ANNO XXXIX - N. 5 COPIE 185.000 MAGGIO 1933 - ANNO XI

LE VIE D'ITALIA

RIVISTA MENSILE DEL TOURING CLUB ITALIANO - ORGANO UFFICIALE DELL'ENTE NAZIONALE PER LE INDUSTRIE TURISTICHE

O sole,
inondaci della tua vita!
Ci rallegrano i primi caldi raggi del sole e già ci prende il desiderio di approfittarne per abbronzarci.
Però ci vuole prudenza, perchè il corpo, molto riparato dagli abiti durante l'inverno, si è disabituato alla luce, e conviene esporlo a poco a poco al sole, proteggendo prima la pelle con
CREMA NIVEA
o con OLIO NIVEA
La Crema Nivea ammorbidisce la pelle, la fa resistere contro il sole e dà un senso di gradevole frescura. L'Olio Nivea l'ammorbidisce e la fa resistente esso pure, proteggendola invece contro i troppo forti abbassamenti della temperatura. Entrambi sono inimitabili ed insostituibili, perchè essi soli contengono l'Eucerite.
CREMA NIVEA
Crema Nivea: Scatole L. 1.80, 3.00 e 6.00
Tubetti L. 3.00 e 4.50
Olio Nivea: Flaconi L. 4.50 e 7.50
Beiersdorf S. A. It., Milano, Viale Monza, 285

Ecco l'Opuscolo "A"

(È dato gratis a semplice richiesta)

Esso illustra i Materiali **"Ideal"** e **"Ideal Classic" Originali** per riscaldamento, costruiti in Italia e conosciuti in tutto il Mondo.

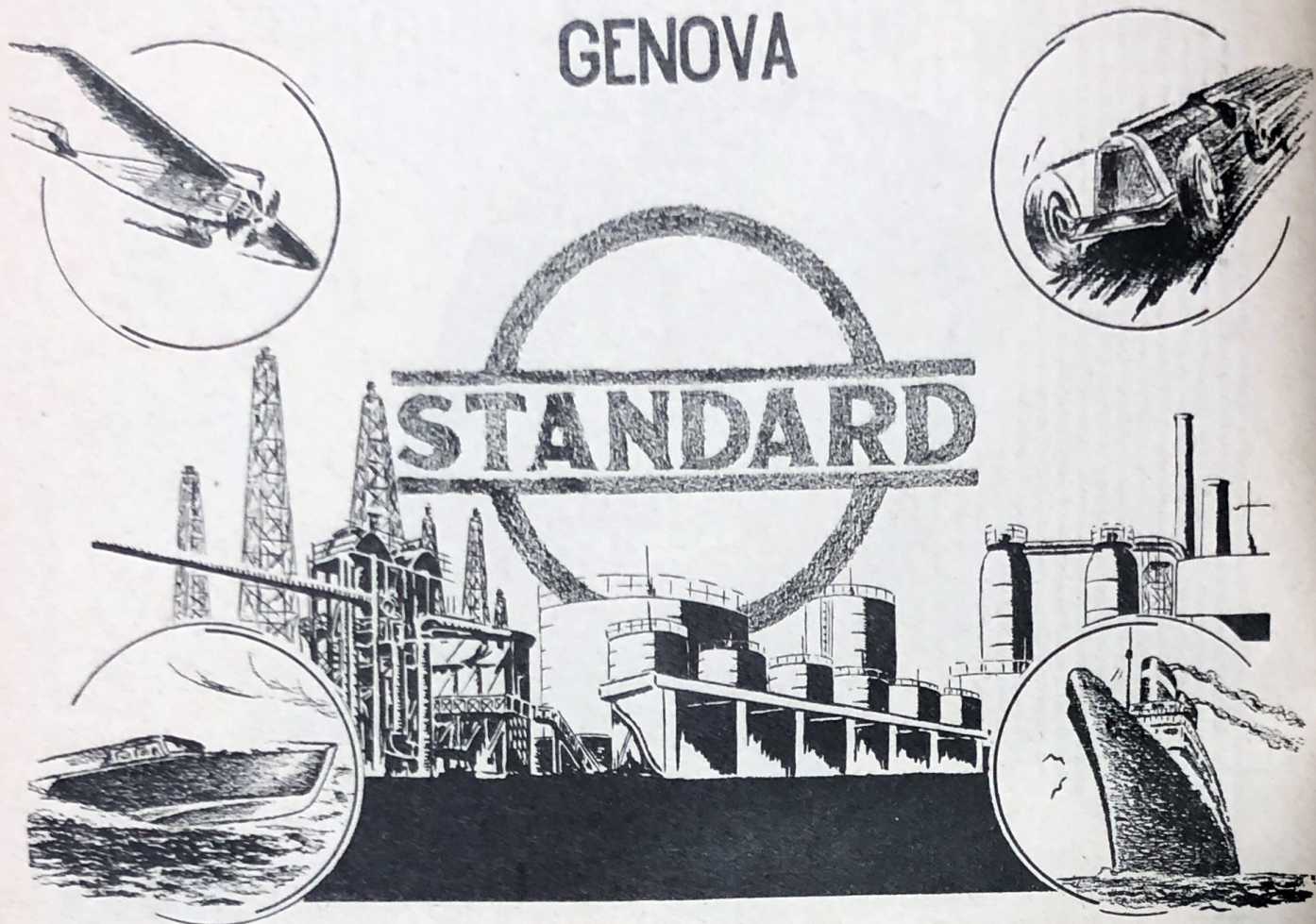
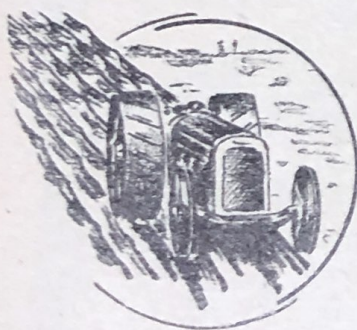
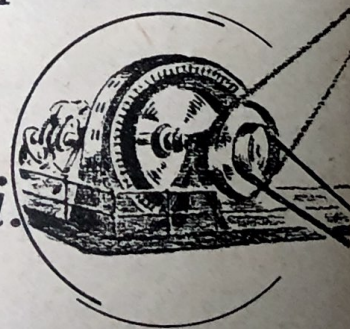
L'Opuscolo può interessare tutti Coloro che desiderano riscaldare razionalmente e senza disturbo la propria abitazione, ed avere, nel tempo stesso, acqua calda sempre pronta per tutti gli usi, dal bagno all'acquaio.

I Materiali "Ideal„ e gli Apparecchi Sanitari "Standard" sono visibili in una qualunque delle seguenti nostre sale di esposizione:

Milano - Via Ampère, 102 (Sede Sociale)
Milano - Via Dante, 18
Torino - Via Cremona, ang. C.so Palermo

Genova - Via Tomaso Pendola, 11
Bologna - Viale A. Masini, 20
Roma - Largo Argentina

SOCIETÀ NAZIONALE DEI RADIATORI

Via Ampère, 102 - Milano - Telef. 286-408

ALI NEL CIELO

QUATTROMILA PILOTI SFILANO A ROMA NEL DECENNALE DELLA FONDAZIONE DELL'AERONAUTICA.

Con una grandiosa manifestazione, 4000 piloti dell'Aeronautica radunati a Roma per la celebrazione del Decennale dell'Arma rinata, hanno sfilato per le principali vie di Roma, raccogliendosi poi sul Palatino, nel mirabile Stadio di Domiziano a udire la parola del Duce, giustamente affermante che «l'ala d'Italia è risorta per merito esclusivo del Fascismo».

Quando, dopo la Marcia di Roma, il Governo Nazionale fece compiere un inventario della flotta aerea d'Italia, si trovò che soltanto 78 apparecchi erano in grado di tenere l'aria per un'ora; e nessuna linea regolare era in esercizio. Il cammino percorso in questi dieci anni dall'Aeronautica Italiana trova le sue espressioni tipiche e le tappe degli sviluppi sempre più arditi segnate nelle imprese che han dato gloria e lustro all'Arma; dalle crociere di De Pinedo nel 1925 e 1927, alla crociera di 61 idrovolanti nel Mediterraneo Occidentale nel 1928 e a quella Roma-Londra-Berlino-Roma dello stesso anno; dalla crociera nel Mediterraneo Orientale e nel Mar Nero (1929) al giro delle Capitali della Penisola Balcanica. Ultima, grandiosa, e non dimenticabile impresa, la trasvolata Atlantica compiuta con 11 idrovolanti «in formazione» al comando di Italo Balbo, il Ministro «che ha portato nell'Aviazione il suo spirito ardito di guerra e di squadrista, congiunto con la tenacia, il senso dell'organizzazione e della disciplina».

Lo spirito di attività che ha compenetrato l'Armata aerea si è in pari tempo diffuso nell'Aeronautica civile, la quale può vantare imprese e nomi degnissimi; basti qui ricordare quelli di Lombardi, di Mazzotti, di Bonzi, di Beonio Brocchieri.

La fotografia che qui pubblichiamo mostra l'imponente massa dei piloti italiani percorrente Via Nazionale a Roma per recarsi ad ascoltare la parola del Duce.

Il « record » mondiale di velocità conquistato dall'Aviazione Italiana.

Al momento di andare in macchina, giunge una meravigliosa notizia dall'idroporto di Desenzano: il Maresciallo Agello, della Scuola di alta velocità, con una idrocorsa Macchi-Castoldi-Fiat, ha battuto il *record* mondiale di velocità, prima appartenente agli Inglesi con km. 655 orari. La macchina italiana, abilissimamente pilotata, ha toccato i km. 682,403 di media. L'Aero Club d'Italia farà omologare il superbo risultato.

Corsi premilitari di pilotaggio aereo.

Il Ministero dell'Aeronautica ha bandito un concorso in cui è stabilito che in 26 città (Torino, Vercelli, Milano, Bolzano, Verona, Vicenza, Padova, Udine, Genova, Modena, Parma, Bologna, Ferrara, Rimini, Firenze, Arezzo, Pisa, Grosseto, Ancona, Roma, Napoli, Bari, Foggia, Catania, Palermo, Cagliari) siano istituite sedi per corsi premilitari di pilotaggio aereo. I posti messi a concorso sono complessivamente 306.

Al termine del periodo d'istruzione, ai giovani ritenuti idonei, verrà rilasciato un brevetto di pilota premilitare, in base al quale i giovani stessi, all'atto della loro presentazione alle armi per soddisfare agli obblighi di leva, verranno incorporati nella R. Aeronautica, col grado di sottotenente di complemento, se provvisti di diploma di maturità classica o scientifica, ovvero di titolo di studio equipollente, oppure col grado di sergente, se provvisti almeno del diploma di licenza di una scuola media di grado inferiore governativa o pareggiata.

La gamma d'onda per i servizi aerei civili.

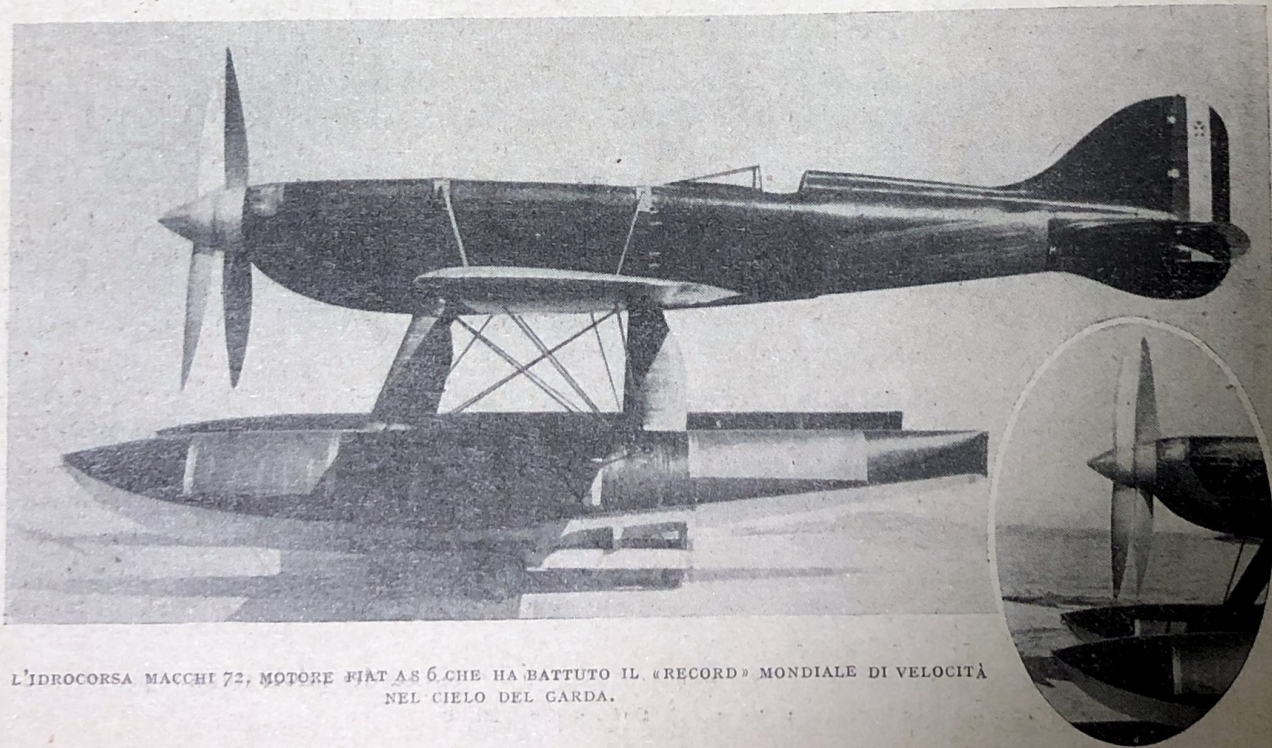
In seguito a decisione del Congresso Radio telegrafico Internazionale di Madrid, la gamma di lunghezza d'onda assegnata alla aviazione civile, attualmente compresa fra 850 e 950 metri, rilevatasi insufficiente per i crescenti bisogni dell'aviazione civile, è stata allargata di 50 metri complessivamente portando i due limiti a 830 e 980 metri rispettivamente.

Progetto per l'istituzione di un servizio aereo con dirigibili fra l'Europa e le Indie olandesi.

In seguito ad interessamento dell'Olanda il noto Dottore tedesco Eckener ha recentemente compiuto studi per esaminare le possibilità della istituzione di un servizio aereo regolare, mediante dirigibile, tra l'Olanda e le Indie olandesi. Le risultanze dello studio eseguito sono le seguenti.

E' perfettamente possibile, in linea generale, sia dal punto di vista meteorologico che tecnico, un servizio aereo con dirigibili durante tutto l'anno, tra l'Olanda e le Indie orientali.

Come stazione di partenza servirebbe molto bene un aeroporto per dirigibili sulle coste del Mediterraneo; sarebbe possibile utilizzare quello di Barcellona, già attrezzato per il servizio degli Zeppelin diretti al Sud America. Siccome poi la distanza totale da coprire tra le coste del Mediterraneo e Batavia è di circa chilometri 13.000, sarebbe opportuno stabilire una stazione intermedia e precisamente allo sbocco del Mar Rosso, presso Aden. Appunto in tale località si possono incontrare le sole importanti perturbazioni meteorologiche che si abbiano a temere lungo l'intiera rotta. Per il nuovo servizio occorrerebbe una aeronave di dimensioni all'incirca uguali a quelle dello Zeppelin attualmente in costruzione.

L'intiera distanza potrebbe venir coperta, a seconda delle condizioni atmosferiche, in 4 o 5 giorni. Attualmente i piroscafi impiegano 21 giorni per fare le stesso percorso.

L'IDROCORSA MACCHI 72, MOTORE FIAT AS 6 CHE HA BATTUTO IL «RECORD» MONDIALE DI VELOCITÀ NEL CIELO DEL GARDA.

Traffico aereo postale in Inghilterra nel 1932.

Nel corso dell'anno 1932 sono state spedite dall'Inghilterra, a mezzo dell'aeroplano, 64 tonnellate di lettere, con un aumento del 20 % rispetto all'anno precedente.

La tabella che segue dimostra dettagliatamente il traffico della posta aerea nel corso del 1932 rispetto al 1931:

	1931 libbre	1932 inglesi (1)
servizio aereo dell'India	52.500	60.000
servizio aereo africano	5.500	15.900
altri servizi aerei dell'Impero	15.900	14.300
servizi extra-europei	7.350	10.100
servizi con il continente	30.100	42.700

(1) – libbra inglese = kg. 0,453.

L'aviazione civile in Olanda.

Allo scopo di dare sempre maggior incremento all'aviazione civile, il Governo olandese ha deposto un progetto di legge che porta un'apertura di credito per un ammontare di 160.000 fiorini destinati a permettere anche in Olanda la realizzazione dei voli notturni.

A tale effetto la stazione radiotelefonica di Rotterdam, la cui estensione era già considerata come necessaria, dovrà essere rinforzata, mentre viene proposta l'installazione di una decina di fari.

E' in progetto la realizzazione di una grandiosa linea aerea notturna, che, attraverso Wezel e Colonia, giungerebbe sino a Limburgo Olandese per stabilire una comunicazione con Bruxelles e Parigi, mentre un'altra linea del Halverde toccherebbe la frontiera olandese a Oldenzaal per proseguire fino ad Amsterdam.

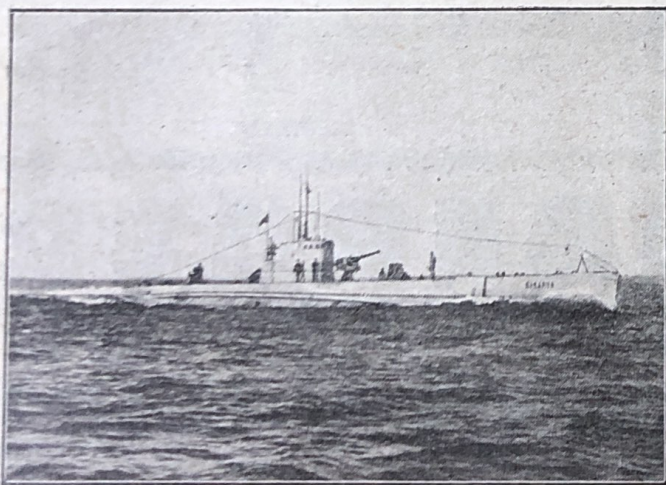
Decisioni della Federazione Aeronautica Internazionale.

La Federazione Aeronautica Internazionale ha deciso:

1° che la medaglia d'oro per la più bella impresa aeronautica dell'annata contesa tra Amy Mollison (volo Londra-Città del Capo), Amelia Earhart (traversata atlantica), Piccard (ascensione stratosferica) e Von Gronau (giro del mondo) sia assegnata a Juan de la Cierva per i suoi lavori sullo sviluppo dell'autogiro;

2° che sia messa in competizione una Coppa Principe Bibesco da assegnarsi a quell'apparecchio concorrente allo Challenge Internazionale degli Apparecchi da Turismo (Giro d'Europa) dentro il quale sia possibile parlare e discutere senza che la voce sia coperta dal rumore del motore in moto;

3° che alla stessa Challenge (che sarà organizzata nel 1934 dall'Aero Club di Polonia) possano partecipare solo apparecchi della prima categoria;

4° che siano riconosciuti ufficialmente i *records* di percorso: Nuova York-San Francisco; Londra-Città del Capo; Londra-Sidney;

Friedrichshafen-Rio de Janeiro; Roma-Città del Capo; Roma-Rio de Janeiro; e fra Tokyo-New York, Buenos Aires-Londra-Parigi-Berlino e Roma, a condizione che le distanze percorse fra le tappe siano superiori a 2000 chilometri;

5° che siano riconosciuti ufficiali i *records* del mondo di apparecchi a velatura rotante (apparecchi in cui la portanza o sostentamento è fornita tutta o in gran parte da superfici in rotazione) tipo autogiro, clinogiro (una ala fissa più una rotante, ecc.

Il programma del « Conte Zeppelin » per il 1933.

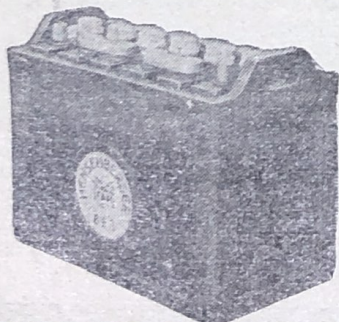
La direzione della Compagnia « Zeppelin » prevede di compiere quest'anno col « Graf Zeppelin » nove regolari viaggi fra la sua base di Friedrichshafen e Rio de Janeiro. Il primo di essi avrà luogo il 6 maggio che è un sabato: gli altri seguiranno il primo sabato d'ogni mese successivo. Dal 2 settembre al 28 ottobre il servizio potrà essere raddoppiato.

Il tratto Friedrichshafen-Rio sarà compiuto in quattro giorni. I viaggiatori che volessero proseguire con l'aeroplano fino a Buenos Aires avranno un altro giorno e mezzo di volo. Il prezzo del biglietto fino alla capitale brasiliana è di marchi 1980, il che rappresenta un ribasso del 20 per cento sui prezzi dell'anno scorso. Il tratto Friedrichshafen-Barcellona, dove l'aeronave farà scalo, è fissato in marchi 260. Nei prezzi indicati sono compresi 120 chilogrammi di bagaglio, dei quali 20 potranno essere presi a bordo dello « Zeppelin » e 100 verranno trasportati da un piroscafo tedesco.

Le richieste della I. A. T. A. alle ferrovie per il trasporto dei bagagli dei passeggeri di aeroplano.

Da tempo le Compagnie di navigazione aerea, a mezzo della federazione internazionale I. A. T. A. si erano messe in rapporti con le ferrovie per ottenere l'ammissione al trasporto ferroviario dei bagagli dei viaggiatori di aeroplani. Ciò è stato ottenuto e ora quasi tutte le Amministrazioni ferroviarie la ammettono, anche in servizio internazionale. Di recente la I. A. T. A. ha avanzato un'altra domanda: ottenere che il bagaglio così spedito paghi gli stessi prezzi dell'ordinario bagaglio che accompagna il viaggiatore ferroviario. Per comprendere bene la portata delle due richieste occorre tenere presente che presso la maggior parte delle Amministrazioni ferroviarie, perchè possa spedirsi il bagaglio occorre di massima che vi sia anche il viaggio della persona che spedisce: quindi la registrazione del bagaglio non può aver luogo senza la presentazione del biglietto di viaggio, il che dà anche diritto in Francia e in Inghilterra ad una certa franchigia, cioè al trasporto gratuito di una certa quantità di bagaglio. Il trasporto del bagaglio senza il viaggiatore è ammesso solo in via, diremo, di eccezione, ma in tal caso, presso alcune delle Amministrazioni ferroviarie, devesi pagare una tassa superiore a quella del bagaglio accompagnato. In altri termini il bagaglio, pur venendo trasportato con gli ordinari treni viaggiatori agli effetti della celerità e della riconsegna, invece poi, agli effetti della tassazione, vien piuttosto considerato come una merce. Così è per esempio nell'Inghilterra, nella Germania e nella Francia.

Ora quello che domandava la I. A. T. A. era precisamente un trattamento speciale nelle sopradette nazioni per il bagaglio dei passeggeri di aeroplano. Le richieste non hanno trovato finora favorevole accoglimento. Fra le Amministrazioni ferroviarie più contrarie vi sono quelle inglesi, per una ragione di concorrenza: in questi ultimi anni i trasporti aerei di persone tra l'Inghilterra e il continente, particolarmente tra Londra e Parigi, sono aumentati moltissimo e le ferrovie rimproverano alle Compagnie aeree di fare tutti gli sforzi per togliere loro l'ordinario traffico. Dimodochè le ferrovie inglesi considerano la proposta della I. A. T. A. come di carattere unilaterale, in quanto essa non offre alcun compenso, nè vantaggio per la ferrovia. Non sono neanche favorevoli le ferrovie germaniche.

Per le ferrovie italiane non v'è questione. Con un concetto molto liberale, già si ammette,

da tempo, presso di noi, che il trasporto del bagaglio possa effettuarsi senza presentazione del biglietto alle stesse condizioni del bagaglio accompagnato: in altri termini non si fa distinzione fra il bagaglio accompagnato o isolato. Di conseguenza non v'è neppure questione per il bagaglio dei passeggeri di aeroplani.

Le nostre tariffe in genere e le condizioni di ammissione al trasporto presentano vantaggi, per chi le confronti con quelle estere, non sempre conosciuti ed apprezzati nel loro giusto valore e nella loro portata.

Decreto per la costituzione del Commissariato per l'Aeronautica in Germania.

E' stato costituito in Germania un Commissariato per l'Aeronautica, con Decreto del Presidente del Reich. Il Decreto dice: « Per l'Aeronautica si nomina un apposito Commissario del Reich il quale dipenderà dal Cancelliere del Reich. La sua sede è a Berlino ed esso costituisce la più alta autorità per tutto il Reich. I compiti del Ministro delle Comunicazioni, per quanto riguarda l'Aeronautica, e i compiti del Ministro dell'Interno, per quanto riguarda la « protezione antiaerea », passano alle competenze del Commissariato per l'Aeronautica. L'Ufficio Centrale per la Sicurezza del Volo viene sottoposto al Commissario per l'Aeronautica. Il Commissario emanerà disposizioni dettagliate. D'accordo con i due Ministri interessati, il Commissario per l'Aeronautica prenderà le misure necessarie per il passaggio dei compiti aeronautici e di protezione antiaerea nonchè per il trasferimento del personale dalle Amministrazioni dei Ministeri delle Comunicazioni e dell'Interno ».

Il Decreto è andato in vigore con la data del 30 gennaio 1933.

Aeroplani a tassametro.

Prossimamente entreranno in servizio, all'aeroporto di Brema, aeroplani a tassametro. Si tratta di aeroplani leggerissimi muniti di autogiro « La Cierva » e di un motore da 200 cavalli che permetterà loro di raggiungere una velocità media oraria di 250 chilometri.

La tassa è di 32 pfenning per chilometro e di 34 se i passeggeri sono due (circa L. 1,50 per chilometro).

Questi apparecchi, che già numerosi fanno servizio negli Stati Uniti, sono arredati con ogni comodità e possono prendervi posto due passeggeri.

I distintivi internazionali del volo a vela.

I distintivi che qui di seguito pubblichiamo corrispondono a quelli internazionali per il volo a vela approvati dalla Federazione Aeronautica Internazionale.

Esiste un unico brevetto per il volo a vela e per esso è stato destinato come distintivo quello con i tre gabbiani stilizzati e con la iniziale I. Il distintivo che porta un solo gabbiano stilizzato e la iniziale I riguarda coloro

ai quali è stato rilasciato solo l'Attestato A; quello con i due gabbiani riguarda coloro i quali sono in possesso solo dell'Attestato B.

I distintivi relativi al brevetto di volo a vela portano inciso il numero del brevetto internazionale rilasciato dal R. Aero Club d'Italia.

Comunicazioni radio ad onde ultra corte attraverso la Manica.

Per una maggiore assistenza ai velivoli attraversanti la Manica, è stato deciso l'impianto di uno speciale servizio radio, ad onde ultra corte, che verrà attuato nella prossima primavera. Tale servizio sarà assicurato da due stazioni riceventi di cui una, inglese, sorgerà a Lympne, l'altra, francese, a St. Inglevert. Tali stazioni impiegheranno apparecchi riceventi a stampa per ovviare agli inconvenienti cui darebbe luogo la trasmissione orale nelle due lingue francese ed inglese. Le stazioni trasmittenti-riceventi per gli aerei sono rappresentate da apparati che possono funzionare con onde ultra corte di cm. 15, corrispondenti a 2 miliardi di oscillazioni al secondo, che vengono generate per mezzo di una micro-valvola speciale.

Gli « aerei » trasmittenti e riceventi hanno una lunghezza inferiore a 25 millimetri. Le oscillazioni sono trasmesse all'aereo e di qui vengono concentrate a mezzo specchi, in un piccolo fascio di raggi che sono alla loro volta trasmessi da un riflettore di 3 metri di diametro.

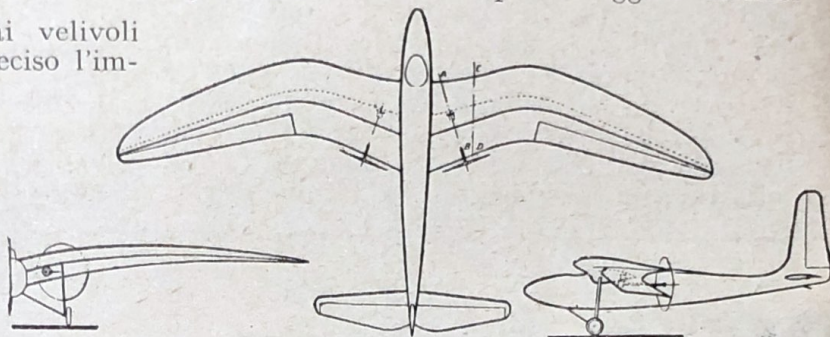
Questo riflettore è in linea con un altro riflettore, che si trova alla stazione ricevente.

Uno dei principali vantaggi delle onde ultra corte, come è noto, è quello di non essere quasi per nulla influenzate dalle condizioni atmosferiche, e di non avere interferenze con altre stazioni.

« Record » di velocità sui km. 1000 con kg. 1000 di carico.

L'aviatore francese Lemoine ha battuto il *record* del mondo di velocità su mille chilometri con mille chili di carico, raggiungendo la media oraria di 281 chilometri e 250 metri. Il *record* apparteneva dal 20 settembre 1930 all'aviatore cecoslovacco Svozil, che aveva realizzato una velocità media oraria di km. 252,280.

L'aeroplano leggero Kellner Béchereau.

La figura mostra, schematicamente, la sagoma del nuovo aeroplano leggero Kellner

Béchereau, il quale non è altro che un aeroveliero munito di due piccoli motori da 7 CV. L'apparecchio, che misura m. 10,60 di apertura alare e m. 5,40 di lunghezza, e pesa, complessivamente in assetto di volo, kg. 280, raggiunge velocità da 35 a 75 km.-ora.

Presagi del tempo per « Telescrivente ».

Nei servizi dell'aviazione civile, l'accertamento e la trasmissione dei presagi debbono essere rapidissimi e richiedono un sistema di comunicazione d'alta efficienza. A questa

FABBRICA ARGENTERIA
da regalo
PREZZI DI PROPAGANDA
Gratis a richiesta nuovo listino aprile 1933
POSATERIA
MARINAI
Argento massiccio 800/000
Una posata tavola 3 pezzi L. 48
6 posate tav. 18 pezzi L. 275
12 posate tavola 36 pezzi L. 540
C. MARINAI MILANO (107)
Via S. M. Beltrade, 1

LAGOMARSINO
Ἀεὶ ὁ Θεὸς γεωμετρεῖ
+ −
− x
1 2 3
2 4 6
10
20
LA PIU' ANTICA E COMPLETA
ORGANIZZAZIONE ITALIANA
SPECIALIZZATA IN MACCHINE
ADDIZIONATRICI
CALCOLATRICI
CONTABILI
MILANO
PIAZZA DUOMO 21

TERMOMETRI A DISTANZA

MAXIMAL
NORMAL
MINIMAL

CHICAGO

necessità è stato provveduto sulle aerolinee americane mediante l'installazione di circuiti telescriventi e attualmente circa 22.000 chilometri di aerolinee sono munite di tale dispositivo. I circuiti consistono in linee telefoniche di lunghezza variabile tra gli 800 e i 1300 chilometri, tese tra gli aeroporti terminali, con diramazione ad ogni stazione meteorologica intermedia ognuna delle quali è munita di una macchina telescrivente. I messaggi vengono battuti a macchina l'uno dopo l'altro e le notizie delle varie stazioni si susseguono rapidamente mentre ogni messaggio viene ricevuto e battuto a macchina in ogni altra stazione del circuito.

Servizio aereo marittimo attraverso l'Atlantico del Nord.

Il Governo inglese e quello dell'Irlanda hanno approvato il progetto per un servizio rapido aereo e marittimo da Londra a New York. A Galway, nell'ovest dell'Irlanda, saranno costruiti un porto marittimo ed un aeroporto direttamente vicino alle banchine. Il porto marittimo dovrà servire a ricevere i più moderni transatlantici che dovranno unire Galway a Halifax (Nuova Scozia); l'aeroporto servirà al servizio aereo fra Galway e tutti i grandi centri europei. Ad Halifax si stabilirà un servizio aereo per tutti i grandi centri del Canadà e degli Stati Uniti. Con questi servizi ultra-rapidi, New York disterà solo 4 giorni da Londra.

Il progetto sarà attuato in primavera.

Sistema di comando automatico per l'illuminazione degli aeroporti.

L'invenzione permette al pilota che desideri atterrare di notte su un campo d'aviazione munito dei moderni sistemi luminosi, di fare funzionare questi sistemi stessi per mezzo di un dispositivo posto accanto agli altri strumenti di bordo.

Da molto tempo in Germania ed altrove si studia il modo di realizzare il comando a distanza delle installazioni luminose.

Sull'autostrada delle Alpi è stato provato un sistema di comando dell'illuminazione per mezzo di foto-cellule. Quando una vettura automobile illumina, in determinate condizioni, una foto-cellula disposta in un punto fisso lungo la strada, tutte le lampade elettriche si accendono automaticamente su un settore di parecchi chilometri e si spengono non appena la foto-cellula del settore successivo resta illuminata a sua volta. In Germania è stato messo in pratica questo principio, utilizzando il microfono invece della foto-cellula.

Questo microfono è sensibile ad un determinato segnale e aziona automaticamente l'interruttore. Quest'ultimo metodo, oggi sufficientemente perfezionato dall'Ing. N. Oppermann, potrà essere applicato agli aeroporti. Le spese di installazione sarebbero largamente ricoperte con l'economia del consumo di energia per la illuminazione.

Istituzione di una linea aerea Francia-Congo.

Il Governo francese ha deciso di realizzare il progetto di unire la Francia al Congo, attraverso l'Algeria e la Nigeria.

In conseguenza il Ministero dell'Aria, d'accordo con i Ministeri interessati (Guerra, Colonie, Poste), ha disposto il funzionamento, a titolo di prova, di un primo tronco aereo postale fra Algeri e Zinder con l'ausilio delle squadriglie militari dislocate ad Algeri, Orano, Colomb Bechar, Gao.

In seguito, la linea, che sarà esclusivamente postale, sarà esercita da una organizzazione civile, con materiale speciale.

Gli scali previsti della linea sarebbero: Algeri-Orano-Colomb Bechar-Adrar-Bidon-Gao-Miamey-Zinder.

Lemoine batte il «record» francese di altezza.

Il pilota Lemoine, con un « Potez 47 » azionato da motore Gnome fornito di compressore e riduttore, ha battuto il *record* nazionale di altezza raggiungendo la quota di metri 12.800.

VARIE

Il 1° Congresso Speleologico Nazionale.

Organizzato dal C. A. I. in occasione del Cinquantenario della Sez. di Trieste (Soc. Alpina delle Giulie), sotto gli auspici dell'Amministrazione delle RR. Grotte Demaniali di Postumia e dell'Istituto Italiano di Speleologia, avrà luogo, dal 10 al 14 giugno prossimo, il *1° Congresso Speleologico Nazionale*, a Trieste.

Il programma, pubblicato *in extenso* sul N. 1 (gennaio-marzo 1933-XI) della Rivista *Le Grotte d'Italia*, segna per la giornata del sabato 10 giugno l'inaugurazione del Congresso e della Mostra Speleologica; per la domenica, la visita e l'inaugurazione delle nuove opere nelle Grotte del Timavo e la prosecuzione dei lavori del Congresso in Trieste; per lunedì, 12, la visita delle Grotte di Postumia, Grotte del Paradiso, Grotta Nera, Abisso della Piuca e la visita della Stazione Biospeleologica e dell'Istituto Italiano di Speleologia, dove verranno svolti temi di speleologia; per martedì 13, la visita delle Grotte del Rio dei Gamberi e del Cavernone di Planina, la visita ai Campi di Battaglia (Gorizia, S. Michele, Redipuglia) e alle foci del Timavo; per mercoledì, 14, la presentazione delle relazioni e comunicazioni e la chiusura del Congresso.

Le *adesioni* (accompagnate dal versamento di L. 20) vanno indirizzate, *entro il 15 maggio*, al Comitato Ordinatore presso la Sez. di Trieste del C. A. I., Riva 3 Novembre, 1; la tessera dà diritto alle facilitazioni ferroviarie, all'ingresso gratuito alla Mostra Speleologica, ai Musei di Storia Naturale, del Risorgimento, del Mare, delle Belle Arti, alla Stazione Geofisica e all'Acquario, oltre alle riduzioni sulla quota per le escursioni facoltative organizzate pel Congresso. La quota di partecipazione all'intero programma, in cui sono comprese tutte le spese del vitto, alloggio, autobus e visite delle Grotte, è di L. 250.

Per l'utilizzazione dei residui legnosi a produzione di forza motrice.

Con Decreto in data 8 marzo u. s., S. E. il Ministro per l'Agricoltura e le Foreste ha costituito una Commissione che ha sede presso il Ministero predetto e per oggetto lo studio della possibilità e della opportunità di trasformare i residui di legna in carbone per la produzione sul posto di forza motrice, ad uso agricolo.

Tale Commissione è presieduta da S. E. l'On. Prof. Arturo Marescalchi, Sottosegretario per l'Agricoltura e le Foreste, ed è composta dal Comandante la Milizia Nazionale Forestale, dal Direttore Generale del Ministero dell'Agricoltura e Foreste, dal Direttore della R. Stazione Chimico-Agraria di Roma, dal Presidente dell'Istituto di Frutticoltura e Elettrogenetica, dal Direttore del R. Istituto Superiore Agrario e Forestale di Firenze, dal Consulente Tecnico del Touring Club Italiano, dal Direttore dell'Ufficio Centrale di Consulenza Tecnica dell'Ispettorato Generale Ferrovie, Tranvie, Automobili, dall'Ispettore Superiore del Corpo delle Miniere e da un rappresentante dell'Opera Nazionale per i Combattenti.

La crisi del bosco ceduo ed il problema del carburante solido alla Camera.

Nell'ultima sessione della Camera, in sede di discussione del bilancio dell'agricoltura e delle foreste, il Principe On. Rodolfo Borghese ha tenuto su tale argomento un importante discorso. Dopo aver analizzate le cause della grave crisi che minaccia di portare alla distruzione del bosco ceduo italiano, segnalò fra i rimedi più efficaci quello della diffusione dell'impiego del carburante solido negli usi agricoli ed in quelli della autotrazione civile e militare. Chiuse prospettando una serie di provvedimenti i quali, se adottati, raggiungerebbero certamente lo scopo di assicurare un largo sbocco al nostro carbone vegetale e di rendere remunerativi i boschi cedui. Ci auguriamo che nelle sfere competenti siano prese nella dovuta considerazione le conclusioni alle quali è giunto l'eminente parlamentare.

Anno XXXIX — Sommario del Fascicolo di Maggio — N. 5

Abbonamento per il 1933: L. 18,50 (Estero L. 36,50).
Associazione al T. C. I.: *Soci Annuali:* L. 15,20 (Estero L. 25,20) *più L. 2 di tassa d'ammissione; Soci Vitalizi:* L. 200,20 (Estero L. 300,20); *Soci Vitalizi e Fondatori della Sede:* L. 300,20 (Estero L. 400,20).
Per i versamenti nel Regno: Conto corrente postale 3/98 Milano.

La Direzione della Rivista è affidata, per delegazione del Consiglio, alla Direzione Generale del T. C. I.

CONSOCI, staccate e rispedite subito!

SCHEDA DI VOTAZIONE

DA STACCARE E RINVIARE ALLA SEDE DEL T. C. I.

Chiusura della votazione: 31 LUGLIO 1933

Tutti i Soci sono pregati di rinviare la presente scheda alla Direzione Generale del Touring, così che giunga in tempo utile, ossia entro il 31 Luglio 1933.

La scheda che non conterrà variazioni di sorta, varrà come voto di approvazione al Bilancio 1932 e alla rielezione dei Consiglieri e Sindaci scaduti.

Tale scheda sarà rinviata al Touring aperta e affrancata con 10 centesimi. Le schede contenenti variazioni, che non consistano in semplici cancellature, dovranno essere affrancate come corrispondenza epistolare (L. 0,50).

Saranno respinte le schede tassate per mancata o insufficiente affrancazione.

NB. — Lo scrutinio seguirà per cura dei Sindaci il 1° Agosto 1933, iniziandosi alle ore 9.

Votazione del Bilancio Consuntivo del Touring per l'anno 1932.

Approvo il Bilancio presentato dalla Direzione Generale del Touring *per l'anno 1932 e le relative: Relazione del Consiglio e Relazione dei Sindaci, pubblicati nella* Rivista Mensile del Touring «Le Vie d'Italia» *N. 5, Maggio 1933, e nel* «Bollettino d'Informazioni ai Soci» *N. 2, Aprile 1933.*

NB. — Chi non intende approvare, cancelli la dichiarazione sopra scritta.

Votazione per la Nomina delle Cariche sociali:

Consiglieri uscenti di carica per compiuto triennio e rieleggibili:	Consiglieri proposti pel triennio 1933 - 1934 - 1935:
1. **Binda** Ing. Comm. **Achille.**	1. ....
2. **Borletti** Sen. Comm. **Senatore.**	2. ....
3. **Puricelli** Sen. Ing. Gr. Uff. **Piero.**	3. ....
4. **Tedeschi** Rag. Comm. **Mario.**	4. ....
5. **Zaffaroni** Comm. **Alfredo.**	5. ....

Consigliere nominato interinalmente dal Consiglio a termini dell'art. 22 dello Statuto, e rieleggibile:

1. **De Marchi** Dott. Comm. **Marco.**	1. ....

Sindaci uscenti di carica e rieleggibili:	Sindaci proposti per l'esercizio 1933:
1. **Lonati** Rag. Cav. Uff. **Angelo.**	1. ....
2. **Magnocavallo** Rag. Cav. **Camillo.**	2. ....
3. **Rocca** Dott. Rag. **Giambattista.**	3. ....

NB. — S'intendono proposti per la conferma in carica i Membri il cui nome non è cancellato e quelli di fronte al nome dei quali non ne verrà scritto altro.

Lembo da piegare

Secondo lembo da piegare (seguire la linea punteggiata)

Bozze di stampa di ritorno

§ 63 Indicat. Serv. Post. 1920, lettere *c) e) f)*

Affrancare
con bollo
da 10 centes.

Alla

Direzione Generale

del

Touring Club Italiano

MILANO

Corso Italia, 10

Primo lembo da piegare (seguire la linea punteggiata)

Lembo da piegare

LE VIE D'ITALIA

RIVISTA MENSILE DEL TOURING CLUB ITALIANO

ORGANO UFFICIALE DELL'ENTE NAZIONALE INDUSTRIE TURISTICHE

TURISMO NAZIONALE - MOVIMENTO FORESTIERI - PROPAGANDA - ALBERGHI PRODOTTO ITALIANO SVILUPPO INDUSTRIE TURISTICHE

Indirizzare la corrispondenza impersonalmente al Touring Club Italiano - Milano, Corso Italia, 10

Anno XXXIX N. 5 Maggio 1933 - (A. XI)

ASSEMBLEA GENERALE ORDINARIA
DEI SOCI DEL TOURING

A sensi degli articoli 26, 27 e 29 dello Statuto Sociale è indetta per votazione « ad referendum » l'Assemblea Generale Ordinaria dei Soci del T. C. I., che si chiuderà il giorno 31 luglio p. v.

ORDINE DEL GIORNO

1. Relazione del Consiglio Direttivo sull'andamento economico-morale dell'Associazione.
2. Relazione dei Sindaci sul bilancio consuntivo per l'Esercizio 1932.
3. Voto sul Bilancio consuntivo 1932.
4. Elezioni:

   a) di cinque Consiglieri, in conferma o sostituzione dei signori: ing. comm. ACHILLE BINDA, senatore comm. SENATORE BORLETTI, senatore ing. gr. uff. PIERO PURICELLI, rag. comm. MARIO TEDESCHI, comm. ALFREDO ZAFFARONI, uscenti di carica per anzianità e rieleggibili;

   b) di un Consigliere, in conferma o sostituzione del sig. dott. comm. MARCO DE MARCHI, nominato interinalmente dal Consiglio a termini dell'art. 20 dello Statuto Sociale;

   c) di tre Sindaci, in conferma o sostituzione dei signori: rag. cav. CAMILLO MAGNOCAVALLO, rag. cav. uff. ANGELO LONATI e dott. rag. GIAN BATTISTA ROCCA.

Al presente fascicolo è allegata una scheda per votazione « ad referendum » sugli oggetti sopra indicati.

Le schede (a norma degli articoli 31 e 32 dello Statuto Sociale) dovranno essere ritornate alla Sede del Touring non più tardi del 31 luglio p. v.

Lo scrutinio seguirà per cura dei Sindaci il successivo 1° agosto, iniziandosi alle ore 9.

Milano, 15 aprile 1933, Anno XI.

IL CONSIGLIERE SEGRETARIO
ALFREDO ZAFFARONI

IL PRESIDENTE
GIOVANNI BOGNETTI

RELAZIONE DEL CONSIGLIO

PER L'ESERCIZIO 1932

I, Consistenza patrimoniale - II, Le spese per le pubblicazioni - III, Varie forme di propaganda - IV, Servizio dogane - Trittici - Carnets - V, Le pubblicazioni periodiche - VI, La collezione "Attraverso l'Italia„ - VII, Le Guide e gli Annuari - VIII, Carte e Atlanti - IX, Prodagande speciali - X, Escursioni e Campeggi - XI, L'opera dei Consoli - Gli affiliamenti - XII, Il servizio informazioni - XIII, Per il miglioramento stradale - XIV, I cartelli indicatori stradali - XV, Il Villaggio Alpino.

CONSOCI,

Ancora una volta, nel presentarvi i risultati dell'esercizio 1932, siamo lieti di constatare come il Vostro Sodalizio abbia attraversato questo periodo tanto difficile per la travagliata umanità, senza risentirne danno o diminuzione e mantenendo fede al proprio programma ed alle proprie tradizioni. È anzi per il Vostro Consiglio motivo di particolare soddisfazione l'assicurarvi che la situazione economica del Sodalizio diventa sempre più solida. E se il numero dei Soci si presenta press'a poco stazionario (414.014 alla fine del 1931; 416.759 alla fine del 1932) sembra di poter considerare come risultato favorevole l'aver mantenuto saldamente le posizioni, con un rinforzo anzi assai notevole per quel che si riferisce alla categoria dei Vitalizi. Oggi, anzi, la composizione sociale del Touring presenta questa caratteristica: i Soci a vita sono ben 220.707; quelli annuali 196.052. Non risulta che vi siano al mondo altre Associazioni con un numero tanto rilevante di Soci permanenti.

Siamo profondamente persuasi che un numero così cospicuo di Vitalizi, rappresenta materialmente una preziosa garanzia per l'avvenire, e moralmente una dimostrazione di fiducia veramente apprezzabile. Con questo non intendiamo di non riconoscere le benemerenze dei Soci annuali: ad essi anzi dedicheremo le maggiori cure di propaganda, visto che i Vitalizi sono ora tanto aumentati, e che è normalmente dagli annuali che si traggono poi tanti Vitalizi.

Comunque è a Voi, Consoci tutti, a qualunque categoria apparteniate, a Voi lontani e spesso ignoti propagandisti e fedeli amici, Consoli o semplici gregari, che si rivolge anzitutto la nostra riconoscenza per averci dato modo di mantenere salda e di accrescere la nostra compagine. Grazie a Voi il Touring può rappresentare un elemento universalmente apprezzato nella vita del Paese ed ha seguito un cammino ascensionale, che ci è invidiato anche fuori dei nostri confini, e negli Stati più progrediti.

I, Consistenza patrimoniale. — Il bilancio chiude con un avanzo di L. 153.304,24 per cui il fondo di riserva viene a raggiungere la somma di L. 3.258.142,31. Il fondo di garanzia vincolato per i Soci Vitalizi, crebbe di L. 3.461.150 per cui complessivamente esso risulta di L. 32.460.025. I Soci Fondatori della Sede hanno fornito nell'annata un nuovo piccolo contributo di L. 4300. Il patrimonio sale complessivamente da L. 32 milioni 526.218,69, come era nel 1931, a L. 36 milioni 146.867,31 nel 1932. Esso si compone prevalentemente, come vuole lo Statuto, di titoli di Stato o da esso garantiti e di Obbligazioni del Credito Fondiario e le valutazioni vennero fatte coi prudenzialissimi criteri che già vi sono noti. I titoli che non saranno rimborsati a scadenza determinata sono calcolati al corso di fine d'anno, le obbligazioni fondiarie o i titoli rimborsabili sono stati esposti al prezzo effettivo d'acquisto, senza tener conto delle loro variazioni, che per quasi tutti si concretano in sensibili maggiorazioni. Se fossero stati esposti in bilancio ai corsi di fine 1932, il fondo Fluttuazione valori, accresciutosi in base ai criteri più sopra indicati di L. 149.601, avrebbe subito quest'anno un forte aumento. Ma è sembrato norma di saggia amministrazione di non tener conto di queste variazioni, giacchè il Touring acquista i titoli per conservarli fino al loro rimborso, dato che essi costituiscono quasi per intiero il fondo di garanzia degli obblighi verso i Vitalizi. Il fondo fluttuazione valori sale perciò a L. 714.849,10 e si riferisce soltanto al Consolidato, al Littorio e alla Rendita.

Gli investimenti in stabili (sotto forma di Società immobiliari) compresa la Sede degli Uffici, sommano a L. 13.995.571. E anche questi rappresentano un sicuro impiego.

II, Le spese per le pubblicazioni. — Le spese sostenute nell'anno per questo titolo ammontano a L. 7.094.969,98 e si riferiscono soprattutto alle opere e alle pubblicazioni indicate nel bilancio stesso. Esse vi sono ben note e di esse diremo brevemente più sotto. Possiamo assicurarvi che la cospicua somma venne amministrata con la dovuta oculatezza.

III, Varie forme di propaganda. — Il bilancio registra, sotto questo titolo, la somma di L. 433.687,95. Essa venne assorbita dalle spese fisse, quali quelle relative ai distintivi per le varie categorie di Soci, e ai

premi di benemerenza; poi da quelle per il Concorso Vitalizi; infine dalle spese necessarie per la partecipazione a Esposizioni e a Convegni e dalle propagande speciali a favore di alcune grandi attività che hanno relazione col turismo.

Il conto delle Sezioni, che ammonta a Lire 329.182,35, comprende le spese per i Consolati, gli Affiliamenti, la Biblioteca, le Dogane, l'Automobilismo, il Miglioramento Alberghi, le Scuole Alberghiere, la propaganda per il Miglioramento Stradale: un complesso di attività che rappresentano una parte vitalissima del nostro programma.

IV, Servizio dogane. - Trittici e carnets. — Alla fine dello scorso anno avevamo una somma complessiva di depositi cauzionali di L. 9.109.930, di cui L. 3.724.500 presso la Sede e L. 6.205.609 presso gli Uffici Succursali.

Nell' anno si ebbe complessivamente un movimento di depositi per L. 14.403.156,25. È in continuo aumento la richiesta di carnets e trittici garantiti da contratti d'assicurazione e presso le diverse Società che hanno con noi apposita convenzione. Vennero cauzionati documenti doganali per un ammontare di circa L. 46.000.000, poco più dell'anno 1931. Si deve quindi constatare che il movimento automobilistico verso l' Estero è sempre stato intenso malgrado le difficoltà di svariata natura che lo limitano.

Per agevolare i Soci ciclisti e motociclisti che si recano temporaneamente per diporto in Francia, fu istituita una speciale tessera annuale, chiamata « Carte de passages en douanes », a presentazione della quale essi possono entrare in Francia con esenzione di deposito: sono in corso trattative per estenderla ad altri Paesi.

V, Le pubblicazioni periodiche. — 1. LE VIE D'ITALIA. Anche nel 1932 la nostra maggiore Rivista ci ha dato la dimostrazione pratica del credito e della simpatia solidissima di cui essa gode. Questo successo è dovuto all'apprezzamento che i Soci fanno della impostazione armonica della pubblicazione; della selezione continuata degli autori e dei temi; della freschezza e ricchezza del materiale illustrativo, così da far ritrovare veramente nella Rivista una fonte sempre viva, efficace, persuasiva di informazione, di cultura e di elevazione spirituale.

Così, accanto a quelle espressioni fondamentali del programma di illustrazione turistica della Patria, che si esplicano nella serie di scritti dedicati a località e stazioni, note e men note, della Penisola, si incontrano, nel volume di 1436 pagine (956 di testo, 480 di notiziario vario) descrizioni delle Colonie, nelle loro varie caratteristiche; accanto alle rievocazioni storiche e letterarie si snoda la collana degli studi che sintetizzano l'espansione dell'arte italiana nel mondo, rivelandone la vastità e l'importanza.

Larghissima parte ha dato la Rivista, come sempre, alla illustrazione dei lavori pubblici (nel campo della bonifica, della costruzione di porti, ferrovie, acquedotti, strade), nè ha dimenticato di occuparsi delle industrie, alcune veramente caratteristiche.

L'*Indice decennale* (1923-1932) delle « Vie d'Italia » pubblicato nei primi del 1933, giova a dare una visione sintetica dell'importanza della varietà, dell'utilità del fortunatissimo periodico e a giustificare il favore che esso conserva presso i lettori italiani.

2. LE VIE D'ITALIA E DELL'AMERICA LATINA. Questa Rivista, che ha procurato al Touring, in Italia e all'Estero, così vive simpatie, non soltanto per la bellezza dei suoi fascicoli, ma per l'alta missione di patriottismo e di civiltà che adempieva, ha chiuso il ciclo delle sue pubblicazioni il 31 dicembre 1932, per ampliarsi e per trarre dal vecchio ceppo una pianta più vasta e più vigorosa.

In nove anni di vita la Rivista aveva esaurito molti argomenti; e d'altra parte molti Soci chiedevano che il Touring ne estendesse il programma ad altri Paesi dove milioni di italiani hanno recato il beneficio della propria operosità.

Si è pensato quindi di trasformare, a partire dal 1° gennaio 1933, *Le Vie d'Italia e dell' America Latina* ne *Le Vie d' Italia e del Mondo,* in un organo, cioè, che in forma facile e piana e con abbondanza di illustrazioni, documentasse l'opera svolta dai nostri connazionali all'Estero e costituisse nel contempo un efficace strumento per la conoscenza geografica degli altri paesi. Questo programma ebbe l'ambìto consenso delle più alte Gerarchie della politica e del pensiero, e quando poi fu divulgato incontrò la migliore accoglienza del gran pubblico.

3. Per le notizie riguardanti le altre Riviste del Touring: *L'Albergo in Italia, Le Strade, L'Alpe,* rimandiamo ai capitoli che trattano della « Propaganda speciale » e del « Miglioramento Stradale ».

VI, La collezione « Attraverso l'Italia ». — Nel 1932 è stato distribuito il 3° volume della serie, intitolato *Lombardia - Parte II* (256 pagine, 403 incisioni in nero, 4 tavole a colori, 1 carta geografica), illustrante la parte orientale della Lombardia. Vi sono comprese zone fra le più grandiose e pittoresche delle Alpi, come la Valtellina coi massicci del Bernina e dell'Ortles, come le Valli Bergamasche e la Val Camonica coll'imponente baluardo ghiacciato dell'Adamello; città fiorenti, ricchissime di gloriose memorie e di monumenti di importanza capitale nella storia dell'arte e della cultura italiana: basta nominare Bergamo, Brescia, Cremona e Mantova. Ma anche la bassa pianura, pingue di messi e di pascoli, coi suoi progrediti centri agricoli, rivela aspetti pittoreschi.

Questo volume conserva le stesse caratteristiche, anche esteriori, dei due precedenti: suddivisione in subregioni, ciascuna con una sintetica introduzione; scelta accurata delle

fotografie; didascalie sobrie e chiare susseguentisi in modo da fornire un'idea complessiva dei caratteri del territorio.

I giornali italiani e numerosi stranieri hanno dedicato a questa serie recensioni elogiative. Essa è stata pensata come una completa e omogenea illustrazione fotografica delle regioni italiane, fattore di propaganda turistica e insieme opera didascalica, popolare per la sua enorme diffusione, e il suo successo si afferma sempre più solido e duraturo, via via che un nuovo volume viene a meglio delineare le linee dell'edificio.

VII, Le Guide e gli Annuari. — 1. Le nuove edizioni della Guida d'Italia - Il lavoro di rinnovamento dei volumi della Guida ha proseguito nello scorso anno, seguendo i criteri generali adottati, di aggiornare, equilibrare e completare la materia, creando volumi regionali indipendenti, ma perfettamente omogenei quanto all'estensione della descrizione, alla suddivisione in parti e itinerari e alla disposizione tipografica. Ai quattro volumi usciti recentemente in nuova edizione, si aggiunsero nel 1932 il *Veneto* e la *Venezia Tridentina e Cadore*.

Il territorio del Veneto, della Venezia Tridentina e della Venezia Giulia furono descritti dapprima in due volumi intitolati *Le Tre Venezie*, distribuiti gratuitamente ai Soci nel 1920-21, a poca distanza dalla redenzione di quelle terre. Nel 1925 comparve una seconda edizione, con titolo immutato, ma in tre volumi. Nella terza edizione, la divisione fra le tre regioni, che già praticamente esisteva nella precedente, si annunciò anche nel titolo.

Altri volumi sono in lavoro; la *Liguria*, la *Venezia Giulia*, colle coste della *Dalmazia* e la 3ª edizione di *Roma e dintorni*, che segue a distanza di meno di due anni, la seconda.

2. La Guida d'Italia per gli Stranieri. - Questa collezione, che va per le mani dei turisti di tutto il mondo nella sua notissima veste di tela azzurra e oro, comprende 10 volumi in tre edizioni: *edizione francese* (4 volumi), la cui esclusività di vendita è affidata alla Libreria Hachette di Parigi, editrice dei « Guides Bleus »; *edizione inglese* (2 volumi), affidata per la vendita alla Libreria Ernest Benn di Londra, editrice dei « Blue Guides »; *edizione tedesca* (4 volumi), affidata alla Libreria Ravenstein di Francoforte sul Meno. Con la data del 1932 è comparsa la 2ª edizione, completamente rifusa, dell'*Italie en un volume;* sarà tra breve posta in lavoro una nuova edizione di un altro volume francese, *Italie Centrale et Rome*.

3. La Guida da Rifugio a Rifugio. - Di questa serie, dovuta alla collaborazione del Club Alpino Italiano col Touring, sono usciti nel 1929 il 1° Volume dedicato alla catena di frontiera fra lo Stelvio e la sella di Dobbiaco, nel 1930 il 2° relativo alle Dolomiti Occidentali. Nel 1932 uscì il 3° Volume, che porta il titolo *Ortles, Adamello, Brenta, Baldo e adiacenze* (290 pagine di testo, 2 carte, 12 schizzi e 80 fotografie a piena pagina) e descrive la vasta zona alpina delimitata dalla valle di Trafoi, dalla valle dell' Adige da Spondigna a Verona, dal Lago di Garda, dalla Prealpe bresciana, dalla Valle dell'Oglio, dal Passo dell'Aprica e dalla Valle dell'Adda fino al Passo dello Stelvio. I Rifugi presi in esame sono 62. Il volume è, nello stesso tempo, guida alpina e guida sacra, chè alla bellezza della natura si aggiungono le memorie e le tracce della Grande Guerra che vide nel crudo inverno interi Corpi d'Armata resistere su posizioni prima ritenute accessibili solo nella buona stagione a sperimentati alpinisti.

Il volume è stato presentato da un'ispirata pagina di S. E. Angelo Manaresi, Presidente Generale del C.A.I.

4. La Guida dell'America Latina. - Da gran tempo il Vostro Consiglio pensava all'opportunità di creare per gli Stati dell'America Latina una guida turistica, la cui mancanza era sentita sia dai viaggiatori europei, sia dai turisti nazionali. Ma solo nel 1931 il progetto poteva realizzarsi, grazie anche all'intervento dell'« Italia » (Flotte Riunite Cosulich, Lloyd Sabaudo, Navigazione Generale), la grande organizzazione marittima italiana, la cui bandiera sventola su tutti i mari.

Nel 1932 fu pubblicato il primo volume *Argentina, Paraguay, Uruguay* in due edizioni, *italiana* (580 pagine, 13 carte geografiche, 15 piante di città, 6 piante di edifici, 20 stemmi e 3 bandiere) e *spagnola* (614 pagine, 13 carte, 15 piante di città, 6 piante di edifici e 3 bandiere). La preparazione era stata iniziata da anni con la raccolta di materiale illustrativo, arricchito coi risultati dei viaggi effettuati da redattori nostri. Infine, nel 1931 un nostro funzionario espertissimo effettuò un lungo viaggio nei tre Stati da descrivere e in quelli confinanti, percorrendo tutti gli itinerarî principali e riportandone una descrizione particolareggiata e sicura.

Merita un cenno a parte la preparazione della cartografia: carte e piante furono espressamente disegnate e incise, secondo i documenti più recenti con la perfezione che viene universalmente riconosciuta al Touring in questo genere di lavori. Non mancò per questa, come per tutte le opere del Touring, la collaborazione delle Autorità e Amministrazioni italiane e argentine, delle rappresentanze diplomatiche e consolari, della Società « Italia », nonchè dei Consoli e amici del Sodalizio, che in varia misura contribuirono a fornire dati, a rivedere l'una o l'altra parte, ecc.

La pubblicazione, avvenuta nell'autunno, destò grande interesse non solo in Italia, ove bene è stato compreso il valore e il significato di quest'opera, e nell'America Latina, ma anche in Europa e particolarmente in Ispagna.

Si stanno ora studiando le vie per la continuazione dell'impresa.

5. L'Annuario Generale 1932-1933 XI. - A distanza di tre anni dall'ultima edizione (1929) è uscito verso la fine dell'anno il nuc-

vo Annuario Generale. Questa, che dopo la Rivista Mensile del T. C. I., è la più antica fra le pubblicazioni del Touring, non ha bisógno di essere presentata: tutti i Soci ne conoscono i caratteri e l'utilità, che la rendono ricercatissima non solo dai Soci, ma dalle Aziende, dagli Uffici e da tutti coloro che hanno bisogno di ricercare l'ubicazione di una località, i mezzi di comunicazione per accedervi o i servizi di cui essa dispone.

La nuova edizione conserva del resto press'a poco la mole, la veste esteriore, il formato, i caratteri e la disposizione della materia dell' edizione 1929. Essa differisce tuttavia profondamente quanto alla ricchezza dei dati geografici e turistici, che sono più che triplicati. Mentre l'edizione precedente elencava i Comuni (attualmente 7310 nel Regno) e le rispettive frazioni, ma di queste non forniva in massima che l'altitudine e la popolazione, l'attuale Annuario dà al seguito di ogni nome di frazione (in tutto 25.000 voci tra Comuni e frazioni) tutti i dati che più interessano al turista e cioè: distanza dal capoluogo, altitudine, popolazione, posta, telegrafo, telefono, ferrovie, tranvie, autocorriere, medico, farmacia, dogane, Consoli e Legali del Touring, alberghi, acque minerali e termali, Aziende di cura, ecc. Inoltre le frazioni sono elencate, sì, al seguito del Comune a cui appartengono, ma il rispettivo paragrafo con i dati geografico-turistici va ricercato al posto che ad esse compete nello stretto ordine alfabetico.

. Il nuovo Annuario riporta, ed è questo un suo pregio particolare, i dati del censimento 1931-IX; e non solo le cifre della popolazione complessiva dei Comuni, rese pubbliche nel 1932, ma anche quelle relative alla popolazione delle frazioni. Questi dati ci vennero comunicati dal benemerito Istituto Centrale di Statistica.

6. L'Annuario dell'Aeronautica. - Nel 1932 si è pubblicato il 6° Annuario dell'Aeronautica dopo vari anni dal precedente volume della stessa serie, la quale, come è noto, venne iniziata fin dal 1008: fin dagli inizi cioè del grande risveglio dell'aeronautica nel Mondo. L'opera è stata compilata in collaborazione col Reale Aero Club d'Italia e costituisce una palpitante dimostrazione degli enormi progressi compiuti dall'aeronavigazione dalla Guerra mondiale ad oggi.

La pubblicazione, che è preceduta da una presentazione autografa di S. E. il Ministro Balbo, ha incontrato il più grande favore e la più larga diffusione fra gli aviatori, i cultori d'aeronautica, tra tutti coloro, infine, che sono comunque interessati alla nuovissima conquista dell'ingegno umano; mentre — per ricchezza, varietà e interesse tecnico del contenuto — è riuscita tale da non aver nulla da invidiare ai migliori Annuari di Aviazione fin qui apparsi negli altri Paesi.

VIII, Carte e Atlanti. — 1. La Carta delle Zone turistiche d'Italia. - Nel 1932 è stato pubblicato un nuovo foglio: *La Riviera di San Remo, Ospedaletti e Bordighera.* Questo foglio che, rappresentando una zona di grande importanza turistica, non mancherà di avere una diffusione notevole, presenta alcune caratteristiche nuove; la più importante è il metodo scelto per la rappresentazione della montagna, che è resa con tinte altimetriche.

Ancora nel 1932 sono stati messi in lavoro altri 5 nuovi fogli al 50 000, che vedranno la luce in quest'anno: *Ortles - Cevedale, Adamello - Presanella, Gruppo di Brenta, Monte Bianco, Gran Sasso d'Italia.*

2. La Carta d'Italia al 250.000 continua ad essere oggetto di particolari cure da parte dei nostri Uffici. A mano a mano che ciò si rende necessario, ciascun foglio viene sottoposto a un metodico e accurato lavoro di revisione e di aggiornamento che, per alcuni di essi, si risolve in una quasi completa reincisione.

Nel decorso del 1932 vennero pubblicate nuove edizioni dei seguenti fogli: 3, Como; 5, Trento; 6, Belluno; 9, Torino; 10, Milano; 35, Napoli; 37, Foggia; 40, Nuoro; 42, Potenza; 44, Lecce; 53, Badolato-Quadro d'Unione; 56, Catania. Di essi, i fogli 3, 5, 6, 9, 10, 35 rappresentano nuove ristampe aggiornate di fogli già trasformati da non lunga data; i fogli 37, 40, 42, 44, 53, 56 sono invece stati aggiornati e trasformati completamente, coll'aggiunta di una tinta che dà maggiore evidenza plastica al terreno.

Ormai gran parte dei fogli della Carta sono stati ripubblicati: i 13 fogli rimanenti saranno tra breve anch'essi rifatti, in modo da presentare ai Soci una rappresentazione di tutta l'Italia, perfettamente al corrente delle imponenti trasformazioni che il Paese ha subito in questi ultimi anni.

Le edizioni che escono da qualche tempo a questa parte, portano una novità gradita specialmente agli automobilisti; le strade statali, che l'A. A. S. S. ha sistemato o va sistemando con un complesso di imponenti lavori e costituiscono, per così dire, l'ossatura stradale del Paese, le grandi linee di traffico automobilistico, sono contraddistinte da una ben visibile tinta gialla e dal numero loro assegnato per decreto.

3. La Carta Aeronautica al 250.000. - Nel corso del 1932, ha veduto la luce un altro fascicolo (il 7°, di 6 fogli) di questa Carta, che si pubblica in collaborazione col Reale Aero Club d'Italia. Come è stato detto, si tratta di uno speciale adattamento della Carta d'Italia al 250.000 alle esigenze della navigazione aerea. Sui margini dei fogli vengono riportate le piantine degli aeroporti civili e le declinazioni magnetiche delle principali località. La carta è stata adottata come dotazione cartografica ufficiale nelle recenti grandi manovre dell'Armata Aerea ed è riconosciuta come una delle più riuscite e pratiche carte aeree finora pubblicate. I rimanenti fa-

scicoli sono in lavoro; l'8° è prossimo alla stampa.

4. L'Atlante Internazionale. - La quarta edizione di quest'opera, che sempre più si afferma come un vanto del Touring e dell'arte cartografica italiana, è stata pubblicata sul finire del 1932.

Il lavoro di aggiornamento e di perfezionamento fu iniziato per ciascuna tavola, si può dire il giorno stesso in cui essa veniva licenziata alla stampa per la terza edizione. I mutamenti incessanti, che si verificano in tutti i Paesi del mondo, si riflettono in una certa misura sulla rappresentazione grafica che di essi forniscono le tavole. La ricerca di dati precisi e sicuri circa queste trasformazioni, deve quindi essere continua, come incessante il riporto di esse sulle bozze delle singole tavole.

L'Ufficio di redazione, con la collaborazione di una Commissione di illustri Geografi, ricerca, principalmente con lo spoglio delle pubblicazioni cartografiche e geografiche (carte, guide, riviste, bollettini, orari, censimenti, annuari, ecc.), le notizie che poi vaglia e traduce in correzioni sulle diverse tavole.

Al lavoro di quest'ufficio, intensificato nel 1932, s'aggiunse l'esecuzione delle correzioni sulle pietre litografiche, operazione questa tanto minuziosa, lenta e complessa quanto delicata e costosa. A dare un'idea approssimativa dell'ingente lavoro compiuto per questa quarta edizione, sarà sufficiente citare la cifra delle correzioni eseguite nell'indice (e nell'indice si riflettono principalmente le correzioni toponomastiche, ben poche di quelle relative a strade, ferrovie, acque, confini, ecc.), che non sono meno di 60.000. Tale numero si quadruplica se si pensa che molti nomi che compaiono una sola volta nell'indice sono ripetuti in più tavole e che alla correzione di un nome corrisponde spesso la necessità di variare anche altri elementi e colori.

Questa quarta edizione reca inoltre un aumento di sei tavole e di nove cartine di sviluppo: alla rappresentazione dell'Italia vennero dedicate carte di maggiore scala (1 : 1 milione 250.000 invece che 1 : 1.500.000: dieci tavole invece che sei) e si aggiunsero inoltre due tavole apposite dedicate l'una all'Albania, l'altra alle terre polari, mèta queste ultime di spedizioni scientifiche di risonanza universale.

Per facilitare la penetrazione dell'Atlante in Italia e all'estero, viene ora consentita non solo la *vendita a pagamento rateale*, ma anche quella delle *tavole sciolte*. Si sta inoltre pensando di aggiungere a ciascuna tavola o gruppo di tavole un breve fascicolo di commento geografico-statistico. Saranno circa 50 fascicoli, omogenei nel contenuto e nella disposizione della materia, che, riuniti, costituiranno un corpo di informazioni geografiche, economiche e statistiche di grande utilità.

IX, Propagande speciali. — 1. La propaganda alberghiera ha potuto esplicarsi anche nel 1932 soprattutto attraverso la Rivista *L'Albergo in Italia*, pubblicazione che trova lusinghiero accoglimento nella classe alberghiera e presso gli Enti turistici. Essa è nel suo nono anno di vita e sembra aver ben corrisposto al suo fine con la trattazione delle fondamentali questioni che riguardano l'organizzazione alberghiera considerata sotto tutti i più varî aspetti: preparazione e trattamento del personale; innovazioni tecniche e funzionali negli impianti; edilizia e arredamento; forniture; norme legislative e disposizioni fiscali; problemi igienici, alimentari, ecc. Tali argomenti ebbero il loro complemento nella descrizione delle più ridenti ed attrezzate località di soggiorno, di cura e di turismo.

Scuole alberghiere. Una cinquantina di giovani addetti d'Albergo trova tutti gli anni la necessaria assistenza per il tirocinio professionale e la più adatta istruzione nella *Scuola Professionale Alberghiera* amministrata e diretta dal Vostro Sodalizio col concorso dell'ENIT, del Consorzio Provinciale per l'Istruzione Tecnica e degli Albergatori milanesi. Vi si insegnano le lingue francese e inglese, le principali norme di servizio, la contabilità alberghiera e gli elementi di cultura che più si rendono necessari per l'esercizio della professione. Il successo dell'istituzione si manifesta nel favore con cui gli Albergatori assumono gli allievi, e nella buona riuscita professionale di questi ultimi.

La Direzione della Scuola Professionale Alberghiera continua ad offrire la propria collaborazione alla Scuola di Avviamento Alberghiero istituita dal Comune di Milano, adoperandosi per il collocamento dei giovani che ne sono licenziati e facendo partecipare alle esercitazioni pratiche gli allievi delle due Scuole riunite.

Mostra delle forniture alberghiere. - Questa Mostra riesce a creare nella Fiera di Milano una annuale dimostrazione di tutta la produzione che l'industria viene apprestando per l'attrezzamento dell'ospitalità in genere. Rappresenta un mercato assai favorevole, tanto per gli espositori dei materiali, quanto per gli Albergatori, che trovano in essa un incitamento per il progredire della loro industria. Pure attraverso le difficoltà commerciali di questi ultimi anni, la Mostra delle Forniture Alberghiere mantiene costante la propria efficienza: gli Espositori confermano i loro posteggi, il che prova che la partecipazione riesce commercialmente proficua, e gli Albergatori vi si dànno convegno ogni anno più numerosi, dimostrando così l'interesse propagandistico e tecnico della manifestazione.

2. La propaganda forestale. - Anche nel 1932 la Rivista *L'Alpe* ha continuato a svolgere il proprio programma di volgarizzazione delle buone pratiche di selvicoltura e delle opere più significative compiute dal Regime. Oltre agli svariatissimi argomenti tecnico-fo-

restali svolti nei fascicoli ordinari, nel decorso anno sono state pubblicate due riuscitissime monografie dedicate una alle « Latifoglie a legname pregiato in Italia »; l'altra agli « Elementi della Macchia Mediterranea in Italia »: esse sono riccamente illustrate e vengono ad arricchire la speciale raccolta che tanto favore ha incontrato fra i lettori e negli ambienti che si interessano ai problemi forestali.

Per incarico del Comitato Internazionale Permanente del Carbonio Carburante e sotto gli auspici del Consiglio Nazionale delle Ricerche, il nostro Sodalizio ha organizzato il II Congresso Internazionale del Carbonio Carburante, che aveva per iscopo di studiare e diffondere l'impiego dei carburanti sussidiari solidi, liquidi e gassosi. Ad esso hanno aderito 5 Ministeri e tutti i massimi Enti scientifici, culturali e industriali italiani. Numerosissime anche le adesioni estere.

La manifestazione, che ebbe una vasta eco internazionale, chiamò a raccolta i tecnici più quotati di ben 27 Nazioni, delle quali 17 inviarono Delegati Ufficiali. I Congressisti furono circa 300 ed i lavori presentati ammontarono a 49.

I risultati pratici del Congresso si intravedono già nel rinnovato fervore di iniziative che anima gli Enti pubblici italiani a favore dei carburanti sussidiari.

3. Il Comitato Nazionale per la difesa dei monumenti e dei paesaggi ha potuto esercitare il suo compito soprattutto attraverso le numerose segnalazioni giuntegli da benemeriti Consoli d'ogni parte d'Italia. In grazia di esse, l'attenzione delle Sopraintendenze e delle Autorità locali fu richiamata su minacce all'integrità di gloriosi edifizi o di bellezze panoramiche e, nei casi più importanti e più urgenti, si fece appello alla stessa Direzione Generale delle Belle Arti, che mai non mancò di rispondere con pronte indagini e provvidenziali interventi. La difesa del paesaggio sta per ricevere nuovi presidii dall'istituzione di una Consulta di sette membri, nominati con R. Decreto, presso il Ministero dell'Educazione Nazionale: Consulta di cui venne chiamato a far parte il rappresentante del Touring. Ma soprattutto essa si avvantaggerà dalla riforma della Legge 11 giugno 1922, in base all'esperienza di questi anni: riforma che è nei propositi del Governo.

X, Escursioni e Campeggi. — L'attività escursionistica del Touring è stata caratterizzata lo scorso anno da due importanti manifestazioni: una *prima Crociera turistica aerea*, nel mese di maggio, e un'*Escursione in Eritrea*, con ritorno per il Sudan e l'Egitto nel novembre e dicembre. Due generi diversi di iniziative, ma aventi lo stesso scopo di additare le nuove vie per le quali si spinge sempre più il turismo: le vie dell'aria e quelle che conducono alle nostre Colonie. Esse hanno avuto il successo più lusinghiero e i più larghi consensi.

Si sono inoltre effettuate: un'Escursione invernale a *S. Martino di Castrozza*, nella Val di Fiemme e alla Paganella; un'Escursione Nord-Sud, *da Milano al Golfo di Napoli*, compiuta con treno speciale accordato dalle Ferrovie e che permise ai Soci settentrionali di trascorrere alcuni giorni fra gli incanti partenopei; un pellegrinaggio, nel mese di giugno, ai *Campi di battaglia dell'Alto Vicentino*, comprendente la visita alle zone sacre del Cengio, dell'Ortigara, del Grappa; una *Crociera su cinque mari*, con la visita di Palermo, Malta, Rodi, Istanbul, Bocche di Cattaro, Zara.

Campeggio. - Sul versante teramano del *Gran Sasso d'Italia*, nell'Abruzzo, sorse l'XI Campeggio del Touring. Ben difficile è dire se, a lasciare nell'animo dei Soci che vi parteciparono un ricordo entusiastico, più concorsero le numerosissime gite ed ascensioni, alcune delle quali non mai effettuate prima, o piuttosto i giri automobilistici compiuti al termine di ciascun turno in tutto l'Abruzzo, o le manifestazioni folcloristiche locali e le affettuose accoglienze ricevute ovunque. Certo è che l'XI Campeggio rimarrà tra i più belli di quelli organizzati dal Touring.

XI, L'opera dei Consoli. - Gli affiliamenti. — Questa benemerita categoria di nostri Amici, anche nello scorso anno si è particolarmente distinta per la collaborazione prestata al Touring nei più svariati campi: dalla raccolta e controllo di notizie e dati relativi alle Guide, Annuari, Carte, pubblicazioni varie, alle informazioni riguardanti le varie categorie di affiliati, e principalmente alla propaganda compiuta a favore dell'incremento del Sodalizio.

Nel 1932 vennero nominati 2093 nuovi Consoli e 944 cessarono dalle loro funzioni in seguito a trasferimento o per altre cause.

Al 31 dicembre 1932 il numero totale dei Consoli civili era di 6893.

Nelle Forze Armate dello Stato l'istituzione dei Consoli Militari si è andata vieppiù consolidando.

Il numero dei Consoli Militari al 31 dicembre 1932 era di 1023 nel R. Esercito; di 54 nella R. Marina; di 62 nella R. Aeronautica; di 120 nella R. G. di Finanza, di 255 nella M. V. S. N. e sue specialità: è questa la miglior prova dell'alta estimazione nella quale il Sodalizio è tenuto fra i Militari tutti.

Nel 1932 vennero effettuate 40 nuove nomine di Medici, 27 di Legali e 14 di Farmacisti. Al 31 dicembre 1932 il loro numero era rispettivamente di 1245, 454 e 713.

Nel decorso anno si affiliarono 151 Alberghi e vennero invece denunciate 347 convenzioni di affiliamento per constatata mancanza dei requisiti ritenuti necessari per concedere la nostra targa.

Inoltre nel 1932 si affiliarono al Sodalizio 19 autorimesse, 17 meccanici, 13 rivenditori di benzina e lubrificanti, 2 rivendite di fotografie locali, 70 negozi e ditte varie.

XII, Il servizio informazioni. — Il servizio di informazioni turistiche — per il quale funziona da lunghi anni un apposito ufficio dotato di una vasta documentazione di materiale di consultazione e propaganda, non solo per quanto concerne l'Italia ma anche il turismo internazionale — si rivela d'anno in anno sempre più utile ed apprezzato dai Soci che ad esso ricorrono per ottenere piani di viaggio, itinerari stradali e ferroviari, notizie sulle condizioni di transitabilità dei valichi alpini e appenninici, stato delle strade, scelta della villeggiatura ai monti, al mare e ai laghi, categoria e tariffe di alberghi e ristoranti, altezza e condizioni della neve nelle stazioni invernali, bibliografia turistica, alpinistica e geografica di stati e regioni, legislazione automobilistica, turistica, alberghiera, ecc.

L'Ufficio Informazioni risponde a viva voce e per corrispondenza a tutte le domande aventi interesse turistico, in senso lato, che gli vengono rivolte.

È stata intensificata nello scorso anno la compilazione e distribuzione di itinerari automobilistici, espressamente preparati che, riuniti in libretto, si rivelano particolarmente utili nei lunghi viaggi. La scelta dell'itinerario da centro a centro viene fatta in base all'indicazione dei Soci, tenendo cioè particolarmente conto dei coefficienti velocità, paesaggio, arte, ecc.

In stretto rapporto coll'Ufficio Informazioni funziona l'Ufficio di Consulenza Legale, retto da un Legale specializzato in questioni di diritto turistico, al quale possono rivolgersi tutti quei Soci che abbisognino di consigli, pareri o delucidazioni in materia di contenzioso turistico.

XIII, Per il miglioramento stradale. — 1. L'Istituto Sperimentale Stradale. Nel corso del 1932 il Laboratorio dell'Istituto ebbe a svolgere un lavoro anche più intenso che nell'anno precedente per le prove dei materiali stradali, che gli pervengono da ogni regione d'Italia e da parte delle varie Amministrazioni aventi governo di strade, nonchè da privati. Sono stati così provati circa 1200 materiali, dei quali oltre 700 inviati dall'Azienda Autonoma Statale della Strada. E poichè molti dei materiali inviati da private ditte sono ancora d' interesse dell' Azienda stessa, si scorge che ormai la massima parte dell'attività del nostro Istituto è dedicata al servizio dell'A. A. S. S.

Nell'anno scorso la dotazione del Laboratorio si arricchì d' una macchina d' elevato costo per le prove delle gomme semipneumatiche, prove intese ad accertare se queste corrispondano alle norme regolamentari secondo recenti decreti del Ministero delle Comunicazioni, ad istanza del quale fu deciso questo notevole impianto. Già gran numero di gomme è passato a queste prove, ed assai più se ne prevedono nell'avvenire.

La macchina stessa serve anche per prove a trazione sui calcestruzzi e sui ferri, nonchè per la determinazione del modulo d'elasticità a trazione dei materiali stessi, onde la sua utilizzazione riesce adeguata alla spesa d'impianto.

2. La « Strada Sperimentale ». È ormai ben noto che una Strada Sperimentale fu istituita con grande spesa dell'Azienda Autonoma Statale della Strada lungo la Strada Statale dei Giovi presso Binasco, secondo un programma proposto dall'Istituto Sperimentale Stradale, e comprende un largo campionario di pavimentazioni cementizie che vengono, a scopo di studio, logorate mediante intense circolazioni artificiali di carri a trazione animale con ruote a cerchioni di ferro. Nello scorcio del 1931 venne realizzata una terza circolazione artificiale, che raggiunse — lungo una determinata tratta della Strada Sperimentale — l'intensità di 100 mila tonnellate sopra ciascuno dei campioni in osservazione. Nell'anno scorso si procedette al rilevamento dei risultati, che diede luogo ad una terza Relazione dell'Istituto alla Direzione Generale dell'A. A. S. S. Una quarta circolazione, presumibilmente l' ultima, avrà luogo nella primavera dell'anno corrente, ed entro l'anno stesso saranno condotte a conclusione queste lunghe, costosissime e laboriose esperienze, dalle quali si attende una risposta definitiva circa la questione, per noi essenziale, di adottare le pavimentazioni cementizie per strade sottoposte ad intenso traffico di carri a trazione animale.

Lungo la stessa Strada Sperimentale di Binasco continuarono poi le osservazioni relative ai campioni di pavimentazioni semipermanenti e di trattamenti superficiali con impiego di bitumi e catrami.

Ma riveste singolare importanza un'altra Strada Sperimentale istituita dall'A. A. S. S., a poca distanza da Roma lungo la « Via Tiburtina », destinata a talune esperienze d'iniziativa dell'Azienda stessa per trovare nuovi modi d'impiego delle polveri di rocce asfaltiche, di cui è tanto ricco il nostro suolo, mentre finora non ebbero altro impiego stradale fuorchè sotto forma d'asfalto compresso e di piastrelle d'asfalto, tipi assai costosi ed ai quali si fa l'addebito di essere sdrucciolevoli. La Direzione Generale dell'A. A. S. S. ha desiderato anche per questi esperimenti la collaborazione del nostro Istituto, collaborazione che già si svolge in perfetta corrispondenza d'intenti.

Si può infine comprendere, sotto questo titolo, un primo accenno ad esperienze avviate dall'Istituto sopra una grande lastra di calcestruzzo, costruita nel cortile della propria sede, allo scopo di studiare le deformazioni elastiche della lastra stessa sotto l'azione di carichi concentrati, che per intensità riproducono l'azione delle più pesanti ruote. Si tratta di ricerche assai delicate e di lunga lena, cui l'Istituto attende dal giugno scorso, e di cui si potranno avere i primi risultati nel corso dell'annata volgente.

3. COMMISSIONI E CONGRESSI. Secondo la consuetudine ormai invalsa, si è convocata nello scorso aprile la nostra « Commissione Miglioramento Strade » in coincidenza cioè con la Fiera di Milano: essa trattò ampiamente il tema dell'influenza che la riforma della Finanza locale avrebbe presumibilmente avuto sulle sorti delle strade provinciali e comunali. Purtroppo questo tema è tuttora d'attualità, poichè le conseguenze di quella riforma, forse non subito avvertite, vengono ora a maturazione.

— La Commissione Ministeriale istituita per la compilazione delle Norme relative alle qualità da esigersi pei materiali stradali, la quale fa grande assegnamento sul nostro Istituto per la parte sperimentale di laboratorio, ha continuato nell'anno scorso i suoi lavori, fissando le caratteristiche pei bitumi da impiegarsi a caldo ed iniziando gli studi relativi alle emissioni bituminose. Quando tutto il lavoro affidato a detta Commissione sarà compiuto, le Norme relative riceveranno sanzione ufficiale mediante un Decreto del Ministero dei Lavori Pubblici.

— L' Associazione Internazionale per le prove sui Materiali ha deliberato la costituzione d'una Commissione internazionale per l'unificazione dei metodi di prova pei cementi, affidandone la presidenza al Direttore del nostro Istituto, ing. Vandone.

— L'Associazione Internazionale pei Congressi della Strada, con sede in Parigi, va promuovendo la creazione presso i vari paesi aderenti all'Associazione stessa, di Comitati Nazionali aventi lo scopo di promuovere la partecipazione dei rispettivi paesi ai Congressi Internazionali, procurando la presentazione di relazioni sui temi stabiliti e facendo opera di propaganda. Nello scorso anno si è costituita la « Commissione Nazionale Italiana », nella quale il Touring è rappresentato dal proprio Consigliere gr. uff. dott. ing. Giuseppe Gorla. Fa parte della Commissione anche il Direttore dell'Istituto Sperimentale Stradale, in rappresentanza del Sindacato Nazionale Fascista Ingegneri. Quella Commissione ha già nominate le Commissioni relatrici sui varî temi stabiliti pel prossimo VII Congresso Internazionale della Strada, indetto per l'anno venturo in Monaco (Germania). Con qualche anticipazione aggiungiamo che anche questa volta il Touring provvederà perchè a quel Congresso Internazionale preceda entro l'anno corrente un Convegno Nazionale della Strada, tenendo così viva una tradizione che dura da più di un ventennio.

4. RIVISTA « LE STRADE ». Questa nostra Rivista ha compiuto col 1932 il suo quattordicesimo anno di vita, sempre mantenendosi sulla linea programmatica, che le ha valso riconosciuta autorità e larga simpatia. Il mensile articolo redazionale ha trattato anche nell'anno scorso le questioni d'attualità nel campo stradale, specialmente sotto l'aspetto amministrativo ed economico, e particolarmente, la concorrenza tra i trasporti ferroviari e gli autotrasporti, l'influenza della riforma della finanza locale nella gestione stradale da parte delle Province e Comuni, i progressi della nostra rete stradale per nuove costruzioni e per sistemazioni. Nella parte propriamente tecnica ha dato conto dei lavori di ricerca compiuti dall'Istituto Sperimentale Stradale, ha divulgato quanto di nuovo e di importante è stato pubblicato nella stampa tecnica estera che possa interessare i nostri servizi stradali, ha riportata la descrizione delle più notevoli opere stradali, compiute nell'anno in Italia. La Rivista viene sempre distribuita largamente, compiendo così opera di penetrazione presso gli Uffici Tecnici Stradali e presso le Autorità amministrative da cui dipendono.

XIV, I cartelli indicatori stradali. — Anche nello scorso anno l'attività del Vostro Sodalizio, per quanto si riferisce alle segnalazioni stradali, è stata particolarmente intensa perchè nulla venne trascurato per migliorare e ampliare la rete preesistente e per sostituire quelle tabelle che il tempo o atti di vandalismo avevano messe fuori uso.

In modo particolare venne poi curato, in unione alla Direzione Generale dell'A. A. S. S. e in base alle direttive da essa impartite, il collocamento, in brevissimo tempo, di circa 2000 cartelli indicatori di pericolo, lungo le strade statali, provvedendo anche a segnalare con cartelli luminosi a riflessione tutti i passaggi a livello, custoditi ed incustoditi, che si trovano sulle strade predette.

Si provvide pure alla costruzione degli altri tipi normali di cartelli e a quella di un altro grosso lotto supplementare di cartelli di pericolo che furono messi a disposizione di quei Compartimenti dell'A. A. S. S. e di quelle Province nel cui territorio era compreso parte del percorso della Coppa Internazionale delle Alpi.

Preoccupati dalle difficoltà che sempre incontrano gli automobilisti nell'attraversamento interno degli abitati e consci dei vantaggi che da una loro completa e razionale segnalazione possono derivare alla sicurezza ed alla disciplina del traffico, abbiamo moltiplicati i nostri sforzi per accelerare la soluzione di tale problema intensificando il collocamento, nell'interno dei centri abitati, di frecce di direzione che consentano all'automobilista la rapida individuazione delle strade che dànno continuità a quelle extra-urbane.

Volgendo uno sguardo retrospettivo a quanto è stato fatto nel passato, vediamo che dal gennaio 1921 al 31 dicembre 1932 sono stati collocati 134.360 cartelli indicatori stradali, come risulta dalla tabella che segue:

Anno	N. dei cartelli collocati	Superficie corrispondenti in mq.
1921	4.500	1.417
1922	8.973	2.826
1923	16.014	5.044
1924	26.339	8.286
1925	37.066	13.233
1926	54.551	20.001
1927	79.388	28.694
1928	96.236	36.276
1929	106.350	40.450
1930	114.972	45.560
1931	124.034	55.162
1932	134.360	61.200

XV, Il Villaggio Alpino. — I risultati del dodicesimo esercizio possono essere ritenuti più che soddisfacenti, come appare dall'esame delle cifre che qui riassumiamo.

Entrate. - Abbiamo avuto un aumento di 5 quote di Soci Patroni, salite così a 145 per L. 725.000 complessivamente, e un aumento di 21 quote di Soci Fondatori per L. 2.100. Abbiamo avuto il dono di L. 25.000 per una erogazione a nostro favore degli Eredi del defunto Socio Del Mar di Firenze. Abbiamo introitate L. 69.136 per contributi destinati alla gestione estiva, L. 14.881,05 per contributi alla gestione invernale, e L. 47.000 per interessi sull'ammontare delle quote dei Soci Patroni. Tutte queste entrate (fra le quali notiamo L. 15.000 dalla Banca Commerciale, L. 8.000 dalla Cassa di Risparmio di Milano, L. 19.825,90 dal comm. Umberto Grioni, Lire 10.000 dal cav. Giulio Pandini, L. 5.792 offerte dai nostri Soci durante le Escursioni e il Campeggio) attestano l'immutato interessamento dei Soci, di Enti e Sodalizi per la nostra Opera assistenziale a favore di fanciulli poveri e gracili.

Spese. - Le spese per la *Gestione estiva* ammontarono a L. 57.733,60 e quelle per la *Gestione invernale* a L. 44.563,75. Complessivamente si spesero L. 102.297,35, contro Lire 104.532,60 dell'Esercizio 1931. Poichè i fanciulli ospitati nella stagione estiva furono 293 per 8616 giornate, e nella stagione invernale 60 per 5482 giornate, si ha una spesa media per giornata e per fanciullo di L. 6.70 nell'estate, di L. 8,12 nell'inverno; di L. 7,25 per le due stagioni riunite. Nel 1931 la spesa media per giornata e per fanciullo era stata rispettivamente di L. 7,06 - L. 7,76 - L. 7,33. Il risparmio che anche in quest'anno si è verificato, è dovuto alla cura con la quale viene amministrata la Colonia ed all'esperienza acquistata nei 12 anni di esercizio, mentre a mantenere l'aliquota di spesa in limiti assolutamente modesti, dato il trattamento di primissimo ordine che viene offerto ai nostri piccoli ospiti, hanno contribuito, come per il passato, le consuete generose offerte di ditte, di enti, di amici, devoti alla nostra Colonia.

Abbiamo nell'anno ultimata la costruzione della Casa dei Custodi, costruiti altri 450 metri di cinta, sistemato il Giardino Alpino Rosa De Marchi Curioni e iniziata la costruzione del Campo di giuoco.

Non possiamo chiudere questa relazione senza porgere i nostri vivissimi ringraziamenti a tutte le egregie persone che da lunga serie di anni dedicano cuore e intelletto allo sviluppo, alla prosperità, alla vita della Colonia, ripetendo e donando ogni anno prodigi di abnegazione e tesori di collaborazione.

CONSOCI,

Vi abbiamo detto brevemente delle principalissime attività svolte nello scorso esercizio: molte altre notizie avremmo potuto aggiungere, ma più delle parole valgono i fatti. Se Voi avete coscienza che il Vostro Sodalizio abbia continuato ad operare con tutte le sue forze per il bene del Paese e vorrete dare al vostro voto questo significato, il Vostro Consiglio non potrà ambire premio maggiore.

Certo al Touring è riserbato in questo dinamico, storico periodo della vita italiana, un cómpito che non potrebbe essere più interessante e più bello: quello di registrare, di mettere in evidenza e di illustrare, attraverso la sua varia attività, la meravigliosa trasformazione che sta compiendo il nostro Paese, giacchè tutte le grandi opere realizzate per l'agricoltura, per le bonifiche, per il rimboschimento, nel campo dei trasporti, per le ferrovie, per le strade, per i porti, per la navigazione, in quello igienico coi grandiosi acquedotti e con le fognature, in quello archeologico coi grandi scavi, in quello artistico col riordinamento delle nostre Gallerie e con la valorizzazione di tutto quanto è espressione d'arte, vengono in pari tempo a costituire elementi fondamentali di progresso turistico.

Anche come semplici turisti eleviamo dunque il nostro pensiero ammirato e riconoscente al Duce, al supremo Animatore di tante opere, che ci hanno potentemente innalzati pure nella considerazione degli stranieri.

E rendiamo un doveroso e sentito omaggio a quel Commissariato del Turismo che con pubbliche manifestazioni ma ancor più con silenzioso lavoro affronta formidabili problemi e dà valido impulso alle infinite attività in cui si dirama questo fattore che è ad un tempo economico e politico.

La Relazione dello scorso anno finiva con queste parole:

« Coll'animo proteso a ricercare sempre più larghe partecipazioni al Sodalizio, per sempre più moltiplicarne le benefiche attività, col cuore riconoscente verso quanti dànno la loro opera, disinteressata e disciplinata, alle migliori fortune del Touring, col pensiero fisso nel bene e nella grandezza dell'Italia, coll'orgoglio di essere *Italiani d'oggi,* chiudiamo un periodo di attività del Touring per aprirne un altro che tutto ci promette non meno felice ».

I nostri propositi e le nostre speranze non hanno fallito: ci sia consentito di rinnovarli e di rinverdirle per questo 1933, al termine del quale il Touring sarà entrato nel 40° anno di vita.

RELAZIONE DEI SINDACI

SUL BILANCIO CHIUSO AL 31 DICEMBRE 1932 DEL T. C. I.

Proponiamo alla vostra approvazione il Bilancio dell'Esercizio 1932, dopo averlo accuratamente esaminato. Il compito ci è stato facilitato, come sempre, dalla semplice e chiara struttura della nostra contabilità, dai numerosi quadri sinottici dimostrativi, dai documenti che accompagnano ogni operazione; tutto quanto è entrato o uscito di Cassa, ha avuto la sua precisa giustificazione, e il Bilancio rispecchia nelle rimanenze attive e passive la vera e reale consistenza patrimoniale.

Dal confronto di diversi bilanci, che appaiono schematicamente così similianti, mal si potrebbe apprezzare la varia, complessa, poderosa opera direttiva, che caratterizza ciascun esercizio, nella continuità di un'azione sempre coordinata, e contenuta nel programma statutario.

Anche quest'anno si ripetono le stesse voci all'attivo ed al passivo, e se notevoli varianti si riscontrano nelle cifre, queste sono determinate dall' aggiornamento delle quotazioni di alcuni titoli e dai nuovi investimenti fatti nell'anno in Fondi Pubblici ed in Azioni Immobiliari.

Indice costante ed evidente della nostra ottima situazione patrimoniale e finanziaria, il continuo accrescersi dei nostri impieghi fissi, e il mantenersi di larghe disponibilità, senza corrispondenti aggravi, nella parte passiva del Bilancio. Ciò si deve più che agli avanzi ordinari delle Gestioni, alle continue iscrizioni di Soci Vitalizi, che oramai formano la maggioranza della compagine Sociale. Il nostro patrimonio è investito nei titoli più sicuri per garanzie reali, o per quelle offerte dallo Stato; la continuità e la stabilità dei redditi, è più che mai necessaria agli impegni finanziari molto importanti che si devono assumere per la vita della nostra Istituzione e al paragone appaiono di assai minor entità i già notevoli depositi bancari, le cifre rappresentative dei mobili, delle macchine, pietre, pubblicazioni, carte e scorte diverse, convenientemente valutate e progressivamente ridotte dagli annuali ammortamenti.

Le partite attive si completano colle cifre attribuite al *Villaggio Alpino,* colla nostra partecipazione all'*Istituto Sperimentale Stradale,* coi *Depositi di garanzia* per i trittici, che trovano al passivo i valori corrispondenti.

A pareggio della parte attiva, ultima nell'ordine di esposizione, ma di gran lunga la prima per entità, abbiamo la cifra del *Patrimonio sociale,* oggi ammontante complessivamente a L. 36.146.867,31 (di cui la quasi totalità è un accantonamento per il servizio dei Soci Vitalizi), patrimonio presidiato dal fondo fluttuazione valori, da fondi di previdenza e da quelli già inscritti per nuove pubblicazioni. Le vere passività, esclusione fatta degli anticipi di quote sociali, pertinenti in gran parte al presente esercizio, si riducono alla insopprimibile cifra dei debiti per somministrazioni fatte al *Touring* negli ultimi mesi, e che vengono liquidati e saldati nei primi mesi dell'anno.

Nè meno soddisfacente è stato lo svolgimento economico finanziario dell'Esercizio per quanto riguarda l'incasso dei redditi patrimoniali, e di quelli soggetti per la loro natura a inevitabili alee. Sono aumentati quelli riferentisi ai Fondi Pubblici, alle azioni immobiliari, ai depositi bancari; leggere contrazioni si riscontrano nelle quote dei soci annuali, in corrispondenza al maggior numero degli stessi passati nella categoria dei Vitalizi; presso che invariati i proventi per la vendita delle pubblicazioni e vari.

Notevoli economie si sono conseguite nella gestione amministrativa e nelle forniture, e alla costante, vigile solerzia, al continuo controllo si deve il mantenersi di un equilibrio fra le entrate e le spese, che, pur non ostacolando il progressivo sviluppo dell'azione dell'Istituto, permette di chiudere la gestione con soddisfacentissimi risultati finanziari.

I Soci sanno oramai apprezzare per esperienza propria l'opera dei nostri Reggitori, e le nostre parole nulla potrebbero aggiungere a loro soddisfazione, dopo le ben più alte attestazioni di somme Autorità e dopo il succedersi di plebiscitarie approvazioni da parte dei Soci. Ciononostante, desideriamo esprimere il nostro pieno e incondizionato plauso, e la nostra grata soddisfazione a tutti quanti hanno concorso e concorrono a far più grande questa mirabile creazione, colla certezza che il nostro modesto voto, avrà una vastissima eco, e sarà accolto e condiviso dovunque si trova un amico del *Touring.*

Milano, 15 marzo 1933-XI.

I Sindaci

Rag. CAMILLO MAGNOCAVALLO
Rag. ANGELO LONATI
Rag. Dott. G. B. ROCCA

BILANCIO CONSUNTIVO

Situazione patrimonial

ATTIVITA'

		Nominali					
Valori pubblici e privati:							
Consolidato	5 %	L. 6 684 700	L.	5 615 148	—		
Rendita Italiana	3.50 %	» 420 000	»	310 800	—		
Buoni del Tesoro Novennali	5 %	» 4 900 000	»	4 669 243	15		
Obbligazioni delle Venezie	3.50 %	» 2 135 400	»	1 585 534	50		
Cartelle Prestito Nazionale	4.50 %	» 150 200	»	138 935	—		
» » »	5 %	» 350 700	»	333 165	—		
N. 646 Obbl. Debito Redimibile	3 %	» 323 000	»	197 030	—		
» 2869 Cartelle Fond. Venezie	6 %	» 1 434 500	»	1 369 603	20		
» 1000 » » Venezie	5 %	» 500 000	»	464 625	—		
» 1980 » » Sarde	6 %	» 990 000	»	892 524	60		
» 2235 » » Monte dei Paschi .	6 %	» 1 117 500	»	1 095 664	05		
» 2290 » Ist. It. Cred. Fondiario .	6 %	» 1 145 000	»	1 091 643	—		
» 3250 » Fond. Cassa di Risp. Milano	6 %	» 1 625 000	»	1 625 000	—		
» 2000 » » » » »	5 %	» 1 000 000	»	986 000	—		
» 500 » » » » Bologna	5 %	» 250 000	»	246 250	—		
» 3285 » Istit. S. Paolo di Torino	5 %	» 1 642 500	»	1 482 192	—		
» 3125 Obbl. Opere Pubbl. Utilità . .	6 %	» 1 562 500	»	1 490 125	—		
» 500 » Consorzio Credito Opere Pubb.	5 %	» 250 000	»	225 750	—		
» 347 » Ferrovie Italiane . . .	3 %	» 173 500	»	87 097	—		
» 200 » » Tirreno . . .	5 %	» 100 000	»	91 000	—		
» 105 » » Mediterraneo . .	4 %	» 52 500	»	40 425	-		
» 39 » » Meridionali . .	3 %	» 19 500	»	10 608			
» 49 » » Sarde	3 %	» 24 500	»	13 279	-		
» 406 » Risanamento Napoli . .	5 %	» 203 000	»	164 430	—		
» 576 » Prest. Unif. Napoli . . .	5 %	» 57 600	»	38 304	—		
Azioni di Società Immobiliari			»	12 800 571	80		
Azioni della Società Anonima per la Sede del Touring: N. 11950 (di cui N. 4287 acquistate coi contributi dei Soci del Touring fondatori della Sede)			»	1 195 000	—		
Diversi			»	5 002	—	38 264 949	30
Conti Correnti presso Banche e Cassa					L.	2 806 292	86
Attività diverse relative alla Sede					L.	306 749	02
Guida d'Italia del T. C. I.: Edizione in lingua italiana (17 volumi), Esistenza . .					»	245 488	05
Guida d'Italia del T. C. I.: Edizione in francese, inglese, tedesco (10 volumi), Esistenza					»	145 614	—
Carta d'Italia del T. C. I. al 250.000: Esistenza fogli					»	63 853	15
Guida dell'America Latina: Edizione in spagnolo e in italiano, Esistenza . .					»	54 420	-
Attraverso l'Italia: Esistenza dei primi 3 volumi					»	135 762	—
Pubblicazioni diverse: Esistenze					»	356 382	10
Minuterie: varie per i Soci, placche per Affiliati e Consoli, ecc.					»	18 188	80
Biblioteca: Valore dei doni e degli acquisti (esposta per memoria in)					»	1	—
Cartelli indicatori - Esistenza in magazzino					»	47 000	—
Mobili, Macchine e pietre litografiche incise					»	313 000	—
Depositi presso terzi a cauzione					»	5 230	—
Valori di terzi in deposito: per trittici					»	9 930 109	—
: Premio Concorso Brioschi e diversi					»	37 144	60
Residui attivi di gestione e ratei titoli vari					»	1 762 527	—
Gestioni diverse:							
Villaggio Alpino del Touring (ammontare delle attività al 31 Dicembre come da bilancio)			L.	2 908 737	46		
Istituto Sperimentale Stradale - Sede, attrezzi e macchinario .			»	789 456	65	3 698 194	11
Spese anticipate di competenza dell'esercizio 1933					L.	2 376 767	93
					L.	60 567 672	92

DELL'ESERCIZIO 1932

al 31 Dicembre 1932

PASSIVITÀ

Quote versate dai Soci annuali per il 1933:						
Rinnovazioni Italia N. 92 799 . . a L. 15 L.	1 391 985	—				
» Estero » 1 378 . . » » 25 »	34 450	—				
N. 94 177			1 426 435	—		
Nuove iscrizioni { Italia N. 2 897 . . a L. 17 L.	49 249	—				
{ Estero » 121 . . » » 27 »	3 267	—				
N. 101 710			52 516	—	1 478 951	—
Quote anticipate dei Soci quinquennali . . . . L.					59 310	—
Soci Vitalizi a pagamento rateale . . . . »					642 091	05
Impegni varî di bilancio per pubblicazioni diverse, Guida d'Italia, Guida d'Italia per gli Stranieri, Grande Atlante Internazionale, Attraverso l'Italia, Annuario generale, Rimboschimento, per indennità di licenziamento al personale, fondo di previdenza Johnson-Bertarelli e lavori diversi					3 313 556	50
Anticipazioni di Soci e varie pel 1933 per abbonamento a « Le Vie d'Italia », a « Le Vie d'Italia e del Mondo », a « L'Albergo in Italia », a «L'Alpe », a « Le Strade », ecc. . . . . »					1 659 604	—
Cartelli indicatori — Fondo da erogare . . . . »					38 000	—
Fornitori e diversi . . . . »					2 829 420	30
Depositi a cauzione . . . . »					30 000	—
Valori di terzi in deposito per trittici . . . . »					9 930 109	—
Gestioni diverse:						
Villaggio Alpino del Touring (contropartita) . . . . . L.			2 908 737	46		
Istituto Sperimentale Stradale - idem . . . . »			789 456	65	3 698 194	11
Premi per i concorsi . . . . L.					26 720	55
Fondo fluttuazione Valori . . . . »					714 849	10
Patrimonio sociale:					24 420 805	61
a) N. 189 555 Soci Vitalizi al 31 Dicembre 1931. . . . . . L.			28 271 275	—		
» 21 518 » » iscritti nell'anno:						
Italia N. 21 276. . . . . . »			3 391 150	—		
Estero » 242. . . . . . »			69 100	—		
N. 211 073 Soci Vitalizi al 31 Dicembre 1932. . . . . . L.			31 731 525	—		
Supplementi { al 31-12-31 N. 14 552 . . L.	727 600	—				
di L. 50 pagati { nell'anno » 18 . . »	900	—	728 500	—		
Fondo totale di garanzia dei Vitalizi . . . . L.			32 460 025	—		
b) Soci del T. C. I. Fondatori della Sede:						
Loro contributi al 31 Dicembre 1931 . . N. 4 244 quote						
Nuove quote sottoscritte nel 1932 . . . » 43 »						
Totale N. 4 287 quote L.			428 700			
c) Fondo di riserva al 31 Dicembre 1931 . . L.	3 102 943	69				
Sopravvenienze attive dell'Esercizio . . . »	1 894	38				
»	3 104 838	07				
Quota che si passa al Fondo di Riserva . . . . L.	153 304	24	3 258 142	31		
					36 146 867	31
L.					60 567 672	92

RENDICONTO D'AMMINISTRAZIONE
dal 1° Gennaio al 31 Dicembre 1932

RENDITE

Soci annuali 1932 - Annualità riscosse durante l'anno:

Voce		Parziali L.		Totali L.	
Rinnovazioni e quote Soci quinquennali - Italia N. 167 899	L.	2 518 485	—		
Rinnovazioni e quote Soci quinquennali - Estero » 2 390	L.	59 750	—		
N. 170 289				2 578 235	—
Nuove iscrizioni - Italia N. 25 056 a L. 17	L.	425 952	—		
Nuove iscrizioni - Estero » 707 a » 27	»	19 089	—		
N. 25 763				445 041	—
	L.			3 023 276	—
Introiti per minuterie, pubblicazioni e vari	»			91 952	95
Interessi sui Valori pubblici e privati	L.	1 917 599	25		
Interessi sulle somme depositate presso le Banche	»	90 453	38	2 008 052	63
Contributi dei Soci per abbonamenti e per supplementi diversi, postali ed altro	L.			3 969 360	65
Introiti diversi	»			100 708	20
	L.			9 193 350	43

Statistica dei Soci:

Annuali	N.	196 052
Vitalizi	»	211 073
Vitalizi a rate	»	9 634
Totale	N.	416 759

SPESE

Voce		L.	
Pubblicazioni - Riviste Mensili «Le Vie d'Italia», «Le Vie d'Italia e dell'America Latina», «L'albergo in Italia», «Le Strade», «L'Alpe»; Attraverso l'Italia - Vol. «Lombardia» - parte II»; Grande Atlante internazionale; Guida pratica ai luoghi di soggiorno e di cura - Parte I - Volume I; Annuario Generale; Foglietto d'inform., Varie	L.	7 094 969	98
Sezioni - Consolati, Affiliamenti, Biblioteca, Dogane, Automobilismo, Miglioramento Alberghi, Scuole Alberghiere, Uffici Succursali, Miglioramento Strade, Gite, ecc.	»	329 182	35
Spese generali d'amministrazione - Affitto, stipendi e salari, fondo di previdenza Johnson-Bertarelli, imposte e tasse, illuminazione, riscaldamento, posta, telegrafo, telefoni, cancelleria, stampati, ecc.	»	694 386	10
Servizi speciali pei Soci - Corrispondenza personale coi Soci, spedizione separata di pubblicazioni, magazzino, schedario, ecc.	»	225 520	96
Propaganda - Esposizioni, manifestazioni, propaganda nell'America Latina, propaganda forestale, pubblicazioni, concorso di propaganda Soci vitalizi, distintivi, medaglie, diplomi e premi di benemerenza, ecc.	»	433 687	95
Miglioramento Strade - Quota del Touring per le spese di funzionamento dell'Istituto sperimentale stradale e spese di propaganda	»	141 330	60
Varie	»	120 968	25
	L.	9 040 046	19
Quota che si passa al fondo di riserva	»	153 304	24
	L.	9 193 350	43

IL PRESIDENTE
Prof. GIOVANNI BOGNETTI

IL CONSIGLIERE SEGRETARIO
ALFREDO ZAFFARONI

IL CONSIGLIERE DELEG. ALLA CONTABILITÀ
Rag. PIERO MORO

I SINDACI
Rag. ANGELO LONATI - Rag. CAMILLO MAGNOCAVALLO - Dr. Rag. G. B. ROCCA

UN LUTTO NAZIONALE

S. A. R. LUIGI DI SAVOIA
DUCA DEGLI ABRUZZI

Ancora una volta la Dinastia e il Paese si sono sentiti profondamente congiunti nei loro affetti. Il lutto che ha colpito la gloriosa famiglia dei nostri Regnanti ha trovato l'eco più vasta e vibrante nel cuore degl'Italiani. Ma non fu soltanto perchè, in Italia, Popolo e Dinastia rappresentano una unità inscindibile: bensì anche perchè il popolo italiano amava con particolare trasporto l'eroico Principe, in cui vedeva l'Uomo che alle antiche virtù della Stirpe aveva associato gli ardimenti e l'infaticata intraprendenza delle nuove generazioni.

La Storia lo ricorderà come invitto campione nelle arti della guerra, ma anche nelle nobili battaglie della scienza e dell'ardimento, là dove la scienza e l'indagine richiedono la dura fatica e il rischio personale: come il pioniere di quella ripresa di fecondamenti delle terre africane a cui s'indirizza la politica coloniale degli altri paesi e sopra tutto dell'Italia. Fatta ragione dei tempi, Egli si avvicina, per lo spirito eroico e pratico che lo animava, alla grande figura del suo antenato, a Emanuele Filiberto, rigeneratore del Piemonte.

Il Touring Club Italiano che da molti anni aveva l'onore di contarlo tra i suoi Soci Vitalizi, rende alla Sua memoria il più devoto e accorato omaggio.

UN LUTTO DOMESTICO

GEROLAMO SERINA

(n. il 21 maggio 1863 - m. il 23 marzo 1933)

Gerolamo Serina non era forse molto conosciuto fuori della sua Milano e della Lombardia. Ma a Milano egli era uno degli uomini più stimati, uno dei collaboratori più ricercati, e le provvidenze e la fama dei suoi benefici varcavano la cerchia della città e si diffondevano nei luoghi dove la carità appresta i suoi soccorsi agl'infermi. Gerolamo Serina era dotato di una grande intelligenza e di un gran cuore. Nella professione notarile, nobilmente tradizionale nella sua famiglia, Egli si portò ben presto in primissima linea: il suo

acume, la sua rettitudine, la sua alacrità lo fecero gareggiare col suo condiscepolo, collega e amico, il nostro Vice-Presidente avv. Guasti, per il primato nella loro Arte: e gli valsero la designazione a cospicue cariche. Fu Consigliere provinciale, Presidente del Consiglio Notarile e del Monte di Pietà; Consigliere della Banca Commerciale Italiana e di un grandissimo numero di Opere di Previdenza e di Beneficenza tra cui la *Scuola e Famiglia* di cui fu Vice-Presidente, l'Istituto dei Ciechi, ecc. Al Consiglio del Touring apparteneva fino dal 1911 e da alcuni anni partecipava anche alle riunioni settimanali di quel più ristretto numero di Consiglieri che forma, in seno al Consiglio, la Direzione Generale. I suoi pareri, meditati, approfonditi, esaurienti, erano apprezzatissimi.

Un male lento, insidioso, che contrastava col suo florido aspetto, col suo aperto sorriso, colla vivacità del suo gesto e della sua parola, lo costrinse a penosi sacrifici: primo fra tutti, gravissimo, la rinuncia all'esercizio della professione. Ma parve che volesse trovarvi un compenso nel moltiplicare le sue opere di bene. Se ne volessimo fare un elenco, potremmo portarlo come esempio di quello spirito largamente benefico e generosamente patriottico che è fra i legittimi orgogli della metropoli lombarda. Il Villaggio Alpino del Touring, la nostra opera di carità, gli è debitrice di molte iniziative: ma di due particolarmente: l'acquedotto e l'edificio delle scuole. Più di trecento mila lire Egli erogò a tali intenti. Perchè Gerolamo Serina non era di quegli uomini che compendiano la loro generosità nelle disposizioni testamentarie: Egli praticò il bene e larghissimamente anche da vivo. Diciamo *anche*: perchè il suo testamento è tutto coerente allo spirito di carità e di patria da cui Egli era animato. Erede, un'Opera Pia, quella dei Sanatori popolari: legatarie le principali Istituzioni di Carità e gli Enti di propaganda patriottica: la Dante Alighieri, la Croce Rossa, il Club Alpino, ecc. Non dimenticò, pur dopo avergli tanto dato da vivo, il Villaggio Alpino del Touring, nè il Touring stesso, a cui era profondamente affezionato e dei cui trionfi si sentiva orgoglioso.

Fin che uno di noi, suoi Colleghi, sarà nel Consiglio dell'Ente, il nome di Gerolamo Serina verrà ricordato con perenne rimpianto. Lo ricorderemo nelle nostre adunanze quando si presenterà qualcuno di quei problemi che richiedono altezza d'ingegno e nobiltà d'animo per trovare una soluzione degna di questa grande Istituzione; lo ricorderemo là dove Egli soprattutto era felice di sentirsi: tra i fanciulli che la nostra Colonia raduna per dare a loro la salute e il vigore, e che ogni mattina entrando in quell'accogliente edificio donde lo sguardo spazia sui monti e sui laghi e la scuola è un esercizio di amore, incóntrano, auspicio della loro festosa, risanatrice, educatrice giornata, l'immagine sorridente e il vivido sguardo del loro grande Benefattore.

CASTEL FUSANO - PINETA DEL « QUARTO DELLA CAPPELLA », CON PINI DI CIRCA 20 ANNI DI ETÀ E POCHI PINI VECCHI SUPERSTITI.

LA PINETA DI CASTEL FUSANO

PARCO PUBBLICO DEL GOVERNATORATO DI ROMA

Il recente acquisto, fatto dal Governatorato di Roma, di una estensione di terreno boscoso superiore ai mille ettari — parte della tenuta di Castel Fusano — con lo scopo principale di creare un pubblico parco, è avvenimento così nuovo nella storia dell'Urbe, che forse la stessa popolazione non apprezza ancora nella sua vera portata la grandiosa importanza dell'atto compiuto.

Ma se il trasformare in vastissimo parco pubblico il più bello dei boschi esistenti ai nostri giorni nelle immediate vicinanze della capitale (si raggiunge in poco più di venti minuti) è per Roma un fatto del tutto nuovo, non è per questo tale da fare meraviglia, nel quadro delle opere che discendono dalla concezione mussoliniana dell'Urbe, restituita alla grandezza imperiale con i criteri nuovissimi dell' Era Fascista. L' Urbe mussoliniana non è concepibile senza un ricchissimo corredo di tutti i più moderni ed efficaci mezzi per ritemprare lo spirito e il corpo in un salutare rapimento, sia pure fugace, fuori della turbinosa attività dei nostri giorni, fra le forze e le bellezze della Natura vivente.

Perchè, se le rovine che attestano della antica grandezza di Roma, spronano a rievocarne i fasti, incitano a raggiungere e se possibile a superare ciò che Roma già fu, quasi a rivendicarne le glorie dalla barbarie, quelle rovine hanno un po' la funzione del teschio che si vede raffigurato sul tavolo dei Santi: rovine e teschio rammentano ciò che fu, e non è più, vigore e potenza umana, e stimolano, con questo, a ricercare quel vigore e quella potenza.... nella vita futura! Come, dunque, sono sorti nella Roma fascista i nuovi templi dedicati all'arte, agli esercizi fisici, alla conquista dell'aria, accanto ai Fori Imperiali ed al Lido di Roma, non poteva non sorgere, per l'armonia della Natura e dell'Arte, un Parco salutare e riposante, bello e grandioso, come poche città del Mondo possono vantarsi di possedere.

E il popolo dell'Italia rieducato al culto delle bellezze naturali, godrà la Pineta, grande oasi di naturali valori nella distesa dell'Agro Romano che l'abbandono aveva reso

DUNE DI SPIAGGIA SULLE QUALI RAPIDAMENTE CRESCE UNA VEGETAZIONE CHE LE FISSA E LE STABILIZZA.

destinazione che gli fu data, per la grande varietà di aspetti delle diverse sue parti; aspetti che mutano di improvviso, solo che si percorrano pochi metri sui limiti ben marcati delle parti stesse. La spiaggia e le dune sabbiose, il bosco ceduo del «Tomboleto», la piccola Pineta in questo compresa, la grande Pineta, i Larghi e le macchie di « Piscina Torta » e del « Piscinone », sono altrettante porzioni della proprietà governatoriale, che hanno differentissimo carattere le une dalle altre. Per una lunghezza di quattro chilometri, parallelamente al Mare Tirreno, si estende la tenuta di Castel Fusano, che ha di fronte alcune serie di piccole dune ed una spiaggia sottile, larga dai venti ai sessanta e più metri. È cosa degna di rilievo che la spiaggia fronteggiante Castel Fusano è formata da sabbia tenue e *pulita* per la sua lontananza dalla foce del Tevere e per la sua posizione rispetto alla corrente marina litorale, diretta lungo la costa verso il Tevere stesso,

deserto e spopolato e che oggi rivive soltanto perchè la tenace volontà dell'Uomo vi ha vinto e dominato la Natura.

Ho potuto molte volte rendermi conto del turbamento, quasi della commozione di persone che, entrando per la prima volta nella Pineta di Castel Fusano, subivano il fascino del bosco, imponente e misterioso, l'esistenza del quale sembrava loro quasi fantastica, irreale in mezzo ad una regione priva di boschi, poverissima di alberi, quale è quella che si attraversa andando da Roma al mare. Anche il paragone con la misera vegetazione, che nella lotta accanita contro i venti marini, a stento vien su dalle sabbie di Ostia - Lido, concorre a rendere quasi meravigliosa la ricchissima flora silvana di Castel Fusano.

Il Parco governatoriale di Castel Fusano, sebbene sia particolarmente interessante per la vecchia Pineta, ormai notissima, che ne costituisce la principale attrattiva, si presta in modo speciale alla

CASTEL FUSANO - PINI CONTORTI DAI VENTI MARINI SULLA « GRANDE DUNA ».

CASTEL FUSANO - LA BELLA PINETA SUI DUE LATI DELLA STRADA CASTEL FUSANO-CASTEL PORZIANO.

CASTEL FUSANO - UN PUNTO SOLENNE DELLA PINETA PRESSO « PECORELLA ».

VEDUTA DEL CANALE EMISSARIO DELLO STAGNO DI OSTIA PRIMA DELLA SISTEMAZIONE DELLE SPONDE (1888).

così da trasportare lontano, a Nord della foce, tutte le materie che la corrente del fiume scarica in mare e le torbide che al Tevere hanno fatto dare la qualifica di « biondo ». Soltanto nelle grandi tempeste da libeccio, non frequenti nella stagione invernale, rare nell'estate, le acque del mare di Castel Fusano si intorbidano per poche ore.

Le dune che limitano la spiaggia verso l'interno sono stabilizzate dalla vegetazione che le ricopre prestissimo dopo la loro formazione. Una duna, assai più alta di tutte quelle esistenti verso mare e verso terra, si protrae, quasi parallelamente al mare, come tutte le rimanenti da un estremo all'altro della tenuta di Castel Fusano; rivestita da una vegetazione arborea tormentatissima dai venti marini, è potente baluardo contro la deleteria azione di quei venti sulla vegetazione del retroterra. La presenza di questa alta duna ha permesso la formazione di un foltissimo bosco e delle Pinete. La duna ospita la medesima flora del bosco retrostante, non esclusi i *Pini domestici,* ma questi in condizioni tali da non essere riconosciuti, tanto i tronchi ed i rami, distesi dal vento sul terreno, contorti ed intricati, hanno fatto perdere all'albero caratteristico del paesaggio mediterraneo, la nota forma ad ombrello.

A chi, venendo dalla spiaggia, sale sulla grande duna, si presenta uno spettacolo inatteso: vede stesa ai suoi piedi una giovane e rigogliosa pineta, ricca di sempre verde sottobosco. Questa Pineta, che non supera di molto l'età di mezzo secolo, si estende, a ridosso della grande duna, per circa la metà della lunghezza della tenuta e per una profondità che varia dal mezzo chilometro alle poche diecine di metri. Essa, ai suoi margini, cede il posto alla macchia bassa ed al lecceto, che occupa la restante area di proprietà del Governatorato, fra la spiaggia, la strada detta di « Palombara », il Canale emissario dello Stagno di Ostia ed il confine con la tenuta reale di Castel Porziano.

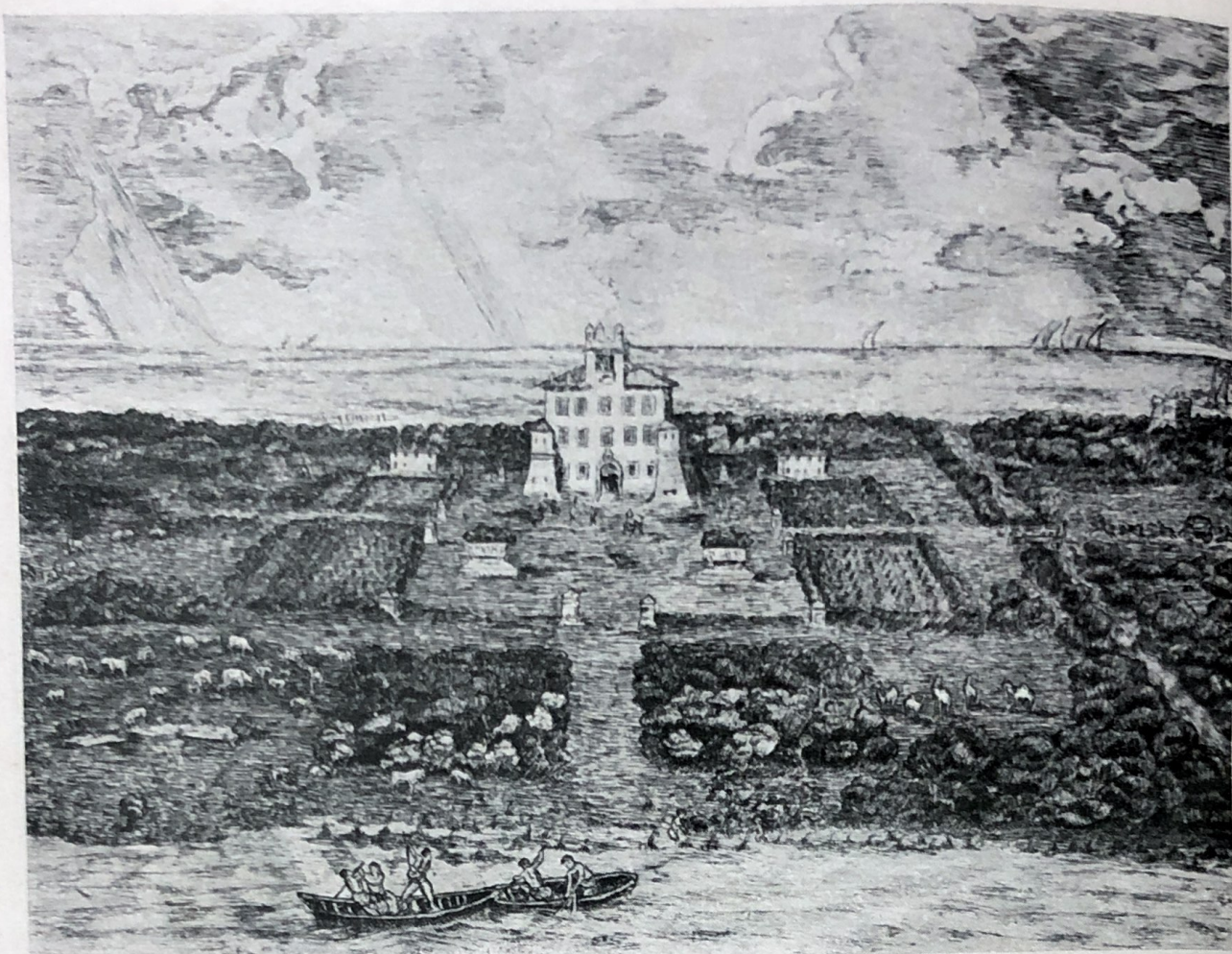
Sul limite interno della giovane Pineta si trova uno dei più caratteristici sentieri di questa zona, nota col nome di « Tomboleto »: il sentiero del « Lupo », quasi una grotta scavata nel verde della folta macchia costituita qui in gran parte di corbezzolo e di leccio, essenza, quest'ultima, che domina in tutta la zona. La strada detta di « Palombara », che divide la grande Pineta dal Tomboleto, ha

CASTEL FUSANO - MARGINE DELLA PINETA RIGOGLIOSISSIMA AI « LARGHI DI PISCINA TORTA ».

preso il nome dal luogo al quale conduce: un rialzo del terreno, formato da ruderi di una villa romana dell'epoca imperiale, sul quale si ergevano altissimi lecci accomodati per la caccia ai *palombacci*. Alcuni di questi alberi che contano parecchie centinaia di anni di esistenza, vivono ancora.

La vecchia e maestosa Pineta si estende fra la strada di « Palombara » e la depressione già occupata dalle acque dello Stagno di Ostia e dei Pantani di Castel Fusano. Essa ha miracolosamente resistito alla mania di distruzione dei boschi, dalla quale fu invasa a più riprese la proprietà dell'Agro Romano ed ha resistito soltanto perchè già sei generazioni di una famiglia per circa un secolo e tre quarti, ne erano state vigili custodi, considerandola quasi come cosa sacra, quando il Ministero della Educazione Nazionale si avvide che quella Pineta costituiva una bellezza naturale da proteggere, che nessuno, del resto, minacciava in quel momento.

Nella parte più antica della Pineta, ormai decrepita, ma parzialmente già ripopolata di giovani piante, esistono pini di una età che si aggira sui 200 anni. Una particolarità della Pineta di Castel Fusano, che se per lo sfruttamento economico non è l'ideale, è invece un pregio estetico, si nota nella grande diversità di forma, di età, di grandezza, dei pini che la costituiscono e l'essere essi disposti alquanto disordinatamente. Tutte conseguenze, queste, del capriccio della disseminazione naturale e della semina artificiale, succedute alla prima piantagione a filari, della quale, tuttavia, si riconoscono le tracce in vari punti. A differenza delle pinete razionalmente governate per la migliore utilizzazione del frutto e del legname, in quella di Castel Fusano il colosso due volte secolare è spesso circondato da piante di pino di ogni età: da quelle che hanno appena preso la forma ad ombrello, a quelle che con i loro lunghi e robusti getti gareggiano in altezza col sottobosco e tentano oltrepassarlo, a quelle che da poco hanno rivestito la cima di lunghi aghi, segno dell'età adulta, a quelle ancora un po' esili e timide, ornate dalle foglie giovanili glauche e brevi, a quelle, finalmente che, appena liberatesi dal pinolo, aprono al sole i loro numerosi cotiledoni, come verdi stecche di un ombrello rovesciato.

La Pineta, in generale, ha un ricco sottobosco; questo manca, però, dove i pini creb-

CASTEL FUSANO - LA CASA PADRONALE FATTA COSTRUIRE DAL CARD. GIULIO SACCHETTI. (DISEGNO A PENNA, DA UN QUADRO ESEGUITO AL TEMPO DELLA FORMAZIONE DELLA TENUTA).

bero nei primitivi *larghi* pascolivi. Questi pini, nati e cresciuti senza dover lottare in altezza col sottobosco, si distinguono oggi per il loro aspetto particolare di vastissimi ombrelloni, sostenuti da fusti grossi e tarchiati.

Verso Scirocco la grande Pineta finisce, e da questa si passa d'un tratto ad un tipo di paesaggio completamente diverso: macchia bassa di varie essenze e vasti *larghi* erbosi, interrotti qua e là da gruppi di lecci, di olivelle (lillatri) di corbezzoli che dànno a quei *larghi* un'apparenza di parco inglese.

Attraverso questa zona, che conserva la flora primitiva della regione, esiste ancora la traccia di un antico canale, divenuto poi paludoso, ed ora prosciugato, che per la sua forma, piegata ad angolo, ebbe il nome di « Piscina Torta ». Il tracciato dell'antico canale è segnato ai lati da una doppia corona di vetusti alberi di farnia, di leccio, di frassino, di olmo, come anche da pioppi, da olivelle e da essenze minori, che gli dànno l'aspetto di un grandioso viale.

***

Ma, ad eccezione dell'ultima parte descritta della proprietà governatoriale, la esuberante e varia ricchezza forestale di Castel Fusano, non è opera della sola natura; al contrario, tutto ciò che vi si vede di più bello — pineta e licineti — è opera saggia, costante, paziente dell'uomo, la mano del quale, attraverso alcuni secoli, ha saputo creare e conservare una vera opera d'arte, non col fare violenza alla Natura, che presto o tardi se ne sarebbe vendicata, ma seguendo le sue trame, in modo che proprio essa potesse divenire la vera custode e conservatrice di ciò che l'uomo aveva saputo creare. È questo uno dei rarissimi casi nei quali l'uomo, con l'assoggettarsi la Natura, non ne ha diminuito la bellezza, ma ha aggiunto a questa, assecondandola, nuovi elementi e nuove risorse.

Quando e come avvenne ciò?

Dobbiamo risalire al passato, anzi al lontano passato, per farci una idea della evoluzione di quelle terre, delle quali Castel Fusano fece parte.

CASTEL FUSANO - LA CASA PADRONALE NELLO STATO ATTUALE.

Risalgono a Plinio il Giovane (62-120 circa E. V.) le prime memorie del territorio Laurentino, nel quale Plinio ebbe la sua Villa. Si credette, anzi, che la « Villa di Plinio » da lui stesso descritta in una notissima epistola al suo amico Gallo, fosse proprio entro Castel Fusano, alla « Palombara », ma la critica spassionata non può confermare questa ipotesi. Comunque, venendo dalla Via Ostiense per un sentiero sabbioso e faticoso per i cavalli da tiro, Plinio doveva attraversare quei terreni che oggi sono Castel Fusano: bosco e vastissimi pascoli di vario aspetto: « Varia hinc atque inde facies, nam modo occurrentibus silvis via coarctatur, modo latissimis pratis diffunditur et patescit ». Molte pecore, molti cavalli e molti buoi, discesi d'inverno dalle montagne, venivano a ritemprarsi nel tepore primaverile, con le ottime erbe di quei pascoli. È il quadro delle macchie e dei larghi come ancora oggi si vedono presso Piscina Torta, che in pochi tratti è descritto da Plinio. Ma nè descrivendo la campagna circostante, nè descrivendo la propria villa, nella quale allignava il moro ed il fico, Plinio nomina mai l'« amentem litora pinum » di Silio Italico che a quell'epoca, se pure esisteva sporadico nella regione, non vi formava certamente estesi boschi.

Quantunque Plinio potesse descrivere come molto frequentata la spiaggia laurentina prossima alla sua villa, dicendo che « litus ornant varietate gratissima nunc continua, nunc intermissa, tecta villarum, quae praestant multarum urbium faciem », non è dubbio che l'interno della regione non mutò carattere, neppure quando la spiaggia raggiunse, poco dopo Traiano, il suo massimo splendore, o quando Settimio Severo selciò la via litorale che da lui prese il nome di Severiana e della quale si ritrovano ancora le vestigia in Castel Fusano.

Dal 3° secolo dell'E. V. volge al tramonto lo splendore delle ville laurentine; sulle rovine delle ville imperiali e poi anche di quelle private, sorgono le proprietà ecclesiastiche, i latifondi dei monasteri; nessun miglioramento, dunque, ma abbandono della natura a sè stessa.

Una Bolla, notissima, di Gregorio VII (1073-1085) ci fa sapere che un vastissimo territorio nella regione litorale del Lazio ap-

CASTEL FUSANO - UN VIALE NELLA PINETA DEL CONIGLIO.

Cuor di Leone nel 1191 nel suo viaggio per la 3ª Crociata, narra come, fermatosi il pio pellegrino ad Ostia, dopo aver preso a male parole il vescovo che era andato ad ossequiarlo, si mise in cammino attraverso un bosco « in quo est via marmorea ad modum pavimenti facta et durat per medium nemus quater viginti miliaria ». È chiaro che la *via marmorea* altro non era se non la Via Severiana, che, pavimentata a poligoni di lava, precisamente in circa *ottanta miglia*, conduceva da Ostia a Terracina. Quanto al « Nemus » che secondo il diarista «abundat cervis, capreolis et damulis» è evidente che si tratta della macchia che allora esisteva fra Ostia e Terracina.

Nè cambiò aspetto, Fusano, quando venne in possesso della famiglia romana dei Fabii o De Fabiis (la quale si vantava di discendere dai 300 eroi del Cremera) e dei suoi vari successori.

parteneva, insieme con le Acque Salvie (ora Tre Fontane) alla Basilica di S. Paolo e che di questo territorio faceva parte la « *Massa Fusana* ». Questa, probabilmente frazionata, passò poi come semplice *fundus* in parziale proprietà del monastero, divenuto Cistercense e autonomo, delle Acque Salvie. In un documento del 1125 ritroviamo che una « *Communitas de Fusano* » confina con Castel Porziano e in documenti successivi è nominato il « *Castrum Fusani* », poi il « *Casale* » poi il « *Castello diruto di Fusano* ».

Un anonimo diarista, che seguì Riccardo

A qualunque serio miglioramento si opponeva sempre la presenza del pestilenziale Stagno di Ostia col suo seguito di pantani, penetranti profondamente nella proprietà di Fusano; ed il ripopolamento dell'Agro era anche ostacolato dalle frequenti incursioni dei corsari Saraceni.

Ma tra il 1620 ed il 1634 la famiglia Sacchetti, per iniziativa di Monsignor Giulio, poi Cardinale, acquistò le varie frazioni di Fusano. Il Cardinale Giulio, nella prima frazione acquistata, cioè nel « Tomboleto », oggi in gran parte di proprietà Governatoriale,

costruì la casa padronale dandole l'aspetto di castello e facendola adornare all'interno da valenti pittori. Questa casa, contrariamente a quanto in generale si crede, non sorse nel luogo dell'antico castello, che si trovava invece in tutt'altra parte.

CASTEL FUSANO - LA PISCINA DELLA MOLETTA PRIMA DEL PROSCIUGAMENTO.

Giovanni Battista Sacchetti, che possedette Castel Fusano dal 1658 al 1685, prima del 1657 tentò la colonizzazione della tenuta con personale fatto venire dalla Toscana, ma il tentativo miseramente fallì, perchè, persistendo le paludi, tutti quei contadini perirono di malaria. Il nome di Giovanni Batt. Sacchetti, tuttavia, va ricordato fra quelli dei coraggiosi pionieri che tentarono la colonizzazione dell'Agro Romano.

È verosimile che lo scoraggiamento determinato dall'infelice tentativo consigliasse i Sacchetti a migliorare la loro tenuta, non più mediante la intensificazione delle colture agrarie, ma con la trasformazione del patrimonio forestale, onde trarne il maggior profitto possibile; tanto più che un bassissimo reddito poteva esser tratto dalla macchia esistente, quale è figurata in un quadro, rappresentante la casa padronale di Fusano, dopo la sua costruzione.

I Sacchetti, oriundi della Toscana, avevano certamente appreso colà quanto utile potesse essere il pino domestico e ne iniziarono la coltivazione a Fusano, piantandolo in mezzo alla macchia esistente, che ne divenne poi il sottobosco. Non è noto l'anno in cui precisamente si iniziò la piantagione della pineta, ma fu certamente poco prima del 1714, anno nel quale il Lancisi, nella sua dissertazione sulla scoperta dei ruderi di « Palombara », creduti della Villa di Plinio, esorta Marcello Sacchetti a continuare nell'opera intrapresa di creare pinete.

L'esperimento dovette seguire cautamente e gradualmente secondo un piano prestabilito e secondo l'esperienza che si veniva formando. Un documento del 1733, relativo ai *redditi* della tenuta di Fusano, non fa cenno alcuno di reddito della pineta, ma dice che fra pochi anni la tenuta renderà di più per la esistenza di circa 30 mila pini, in parte a quell'epoca già piantati e seminati in numero da *sei a settemila*, di *mirabile riuscita* ed

LA CASA PADRONALE DEI SACCHETTI.

in parte ancora da piantare nei *luoghi già destinati*.

Lo stesso documento, poi, ci fa sapere che anche nella parte di Tomboleto, non destinata a divenire pineta, un miglioramento era stato portato: la macchia primitiva era stata trasformata in « lecineto » per produrre ghianda da far pascolare ai *porci domestici*.

Continuarono certamente i Sacchetti a svolgere il piano di ricostruzione forestale finchè la proprietà della tenuta passò alla famiglia Chigi nel 1755; ma quel piano era lungi dall'avere avuto la sua piena attuazione. Troviamo, infatti, che ancora al principio del secolo XIX il numero dei pini era di molto inferiore ai 30 mila. Ma la famiglia Chigi continuò a propagarli, portando la Pineta alla estensione odierna e ringiovanendo spesso interi *quarti*, quale ad esempio quello fra il Canale dello Stagno, la Cappella, la strada di Palombara, rinnovato intorno al 1870. A questo periodo appartiene pure la piantagione della pineta a ridosso della grande duna presso il mare.

Le ultime semine di pinoli, fra la strada di Palombara e la Via Severiana, sono del 1887, dopo il quale anno la tenuta fu data in affitto per uso di caccia, al Patrimonio privato di S. M. il Re e da quel momento ogni cura fu diretta a conservare il bosco, assecondando la Natura e permettendo così che la intera tenuta assumesse quell'aspetto selvaggio che fece quasi dimenticare che quanto di più bello vi esisteva, era opera dell'uomo.

La tenuta di Castel Fusano, peraltro, non avrebbe mai potuto sperare in un migliore avvenire, finchè avessero continuato ad esistere lo Stagno di Ostia ed i Pantani. Così Agostino Chigi, alla fine del secolo XVIII affrontò anche il difficile problema della bonifica idraulica. Impresa ardua e destinata a fallire finchè fu lasciata alla iniziativa privata, ma che torna ugualmente ad onore di chi, coraggiosamente, la tentò. Ed Agostino Chigi, mediante un complesso di opere ideato dai suoi ingegneri, riuscì a ridurre in pochissimo spazio le acque stagnanti dei pantani di Castel Fusano, prima estesi ad una superficie di non meno di un centinaio di ettari. Nel 1800 i Pantani si consegnavano all'affittuario in grandissima parte *asciugati, sterpati e impratiti*. Ma questa soppressione dei più pericolosi vivai di malaria fu di poca durata: lo Stagno di Ostia da un lato, l'infiltrazione delle acque attraverso la sabbia dall'altro, resero impossibile la manutenzione della zona prosciugata e pochi anni dopo, forse anche in dipendenza delle vicende politiche, i Pantani erano nuovamente ingombri di vegetazione palustre e coperti di acque stagnanti.

Dopo gli infelici tentativi fatti fra il 1858 ed il 1886 dalla Società Pio-Ostiense, dal Fumaroli, dall'ing. Moro per il prosciugamento dello Stagno di Ostia, lo Stato avocò a sè quel compito, ed il 16 dicembre 1896 incominciarono a funzionare le idrovore di Ostia, che in pochi giorni prosciugarono lo Stagno. I Pantani di Castel Fusano, però, furono prosciugati soltanto dopo il 1919 e subito

GIOVANI PINI NATI SPONTANEAMENTE AL « LARGO DELL'AIA DEI PIGNOLARI » (FOTOGR. DEL 1896).

GLI STESSI PINI, FOTOGRAFATI TRENTACINQUE ANNI PIÙ TARDI, DOPO LA POTATURA.

CASTEL FUSANO - GIOVANE PINETA LUNGO LA VIA SEVERIANA.

messi a coltura. Si rendeva, così, possibile la vita nella tenuta di Castel Fusano e la vecchia Pineta poteva essere data alla sua più nobile destinazione di pubblico parco per gli abitanti della Capitale.

In quello che oggi diviene pubblico Parco, il Governatorato di Roma non ha, dunque, acquistato semplicemente un dono che la Natura aveva fatto generosamente agli uomini, ma una vera opera d'arte umana, saggiamente armonizzata con la Natura, frutto di sacrifici, di meditato, paziente e lungo lavoro costruttivo e di due secoli di vigile custodia. Questo spiega, del resto, perchè la Pineta di Castel Fusano sia unica nel Lazio per vastità e vetustà: soltanto la iniziativa dei Sacchetti potè vincere la sterilità di quelle sabbie.

A titolo di curiosità ricorderò i maggiori infortuni della Pineta di Castel Fusano. Fu colpita varie volte dalla furia dei venti marini e da trombe terrestri: in un giorno dell'ottobre 1782 furono abbattuti 160 pini; del gennaio 1847, 92 pini; del gennaio 1866 più di 100 pini; del dicembre 1904, 220 pini; dell'aprile 1922 circa 400 pini fra grandi e piccoli.

Durante la guerra europea, inoltre, molte delle vecchissime piante di pino furono abbattute per farne travi da ponte, ma in gran parte dovettero essere abbandonate a marcire perchè la stessa autorità militare che le aveva requisite, le trovò inadatte allo scopo.

Ricordo, infine, alcuni fra i moltissimi progetti di valorizzazione della tenuta di Castel Fusano: primo in ordine di tempo quello del 1886 di Muratori e Carocci, che prevedeva un grande centro presso la « Villa di Plinio », poi un altro di una Società belga del 1911, sopraffatto dalla creazione di Ostia Lido e finalmente, ultimo, quello della Società Immobiliare Tirrena, ritirato in seguito alla assunzione della tenuta marittima di Castel Fusano da parte del Governatorato di Roma.

FRANCESCO CHIGI.

LA RICCA, FANTASIOSA ORNAMENTAZIONE DEI CAPITELLI DEL PORTALE DELL'EREMO DEL GESÙ A MODICA.

ARTE PLATERESCA IN SICILIA

L'EREMO DEL GESÙ A MODICA

Il periodo di maggior prosperità modicana ebbe inizio allorchè il re Martino diede la città in feudo comitale al Grande Ammiraglio Bernardo Cabrera, conte di Ossuna: Modica offuscò allora lo splendore di Ragusa, antica sede della contea.

La discendenza diretta dei Cabrera del ramo siciliano si spense in una donna, Anna, che sposando nel 1480 (o nel 1478) Federigo Enriquez aveva portato in retaggio a quella casata il feudo modicano. Fu appunto per celebrare le sue nozze che donna Anna volle fondare un convento, con esempio di pia liberalità non dissueto in quegli anni di fervore religioso: sorse così l'Èremo del Gesù, una delle poche costruzioni medievali di Modica che sia giunta sino a noi salvandosi dai terremoti.

Purtroppo solo parzialmente; ma quanto rimane costituisce un raro ed interessante cimelio d'arte. La chiesa del convento, il cui tetto crollò nel 1693, ingombra di macerie, con le porte laterali chiuse per rinforzare i muri, si presenta assai minorata. Ma a ben guardare, un restauro vi potrebbe riuscire felicemente poichè, ad eccezione della copertura, tutta la membratura architettonica essenziale sussiste ancora, con i caratteri originarî.

Pressochè intatta poi si è conservata la facciata, che presenta un portale che va annoverato fra i più interessanti di Sicilia. Abbiamo in esso una manifestazione di quello stile che in Catalogna fu detto *plateresco*, perchè ebbe origine da Pedro Diez, *platero* (argentiere) catalano. Fantasioso cesellatore, il Diez fu chiamato a lavorare, nel 1458, nei cantieri della cattedrale di Toledo; ivi don Enrique de Egas, figlio del maggior architetto dell'Opera, impressionato dalla sua inventiva, volle trasportarne in architettura le trovate decorative. Ne risultarono creazioni curiose, scarse di coerenza costruttiva ma vivacemente ornamentali. Numerosissimi sono gli esempi spagnoli di edifici decorati nel gusto plateresco: ricorderemo solo la *casa del Cordón,* a Burgos, edificata da un architetto musulmano per Dona Mencia de Mendoza, consorte di Don Pedro Hernandez de Velasco, contestabile di Castiglia, allora in guerra contro gli Arabi.

Erano i tempi in cui Ferdinando d'Aragona aveva sposato Isabella principessa delle Asturie, erede dei regni di León e di Castiglia, e, unificata la Spagna sotto un unico dominio, accoglieva l'invito di Papa Sisto IV ponendosi in guerra contro i Mori di Granata. La vittoriosa intrapresa (1482-1492) gli valse il titolo di Re Cattolico, che egli conservò proteggendo l'Inquisizione — potente strumento di regno — diretta da Tomaso Torquemada.

Il cilicio francescano che adornava il portale della casa eretta dalla Mendoza, e che valse ad essa il nome di *casa del Cordón*, non era un improvvido talismano, in quegli anni di persecuzioni religiose!

Un cordone francescano figura pure nella lunetta del portale del convento modicano del Gesù; non solo, ma tutta l'ornamentazione di esso, e in modo particolare le fini sculture delle due diverse monofore che fiancheggiano il pennacchio dell'arco centrale ricordano ben davvicino le creazioni plateresche di Catalogna.

Un gotico decadente, con influssi rinascimentali, interpretato da una fantasia fertile spagnolesca ed eseguito con tecnica di gusto moresco: questa è in sostanza l'essenza dello stile plateresco. Non a torto si è accennato alla possibilità che nelle maestranze addette all'erigendo convento modicano figurassero artigiani spagnoli e moreschi, venuti nell'Isola al seguito dei Cabrera.

Per inquadrare più compiutamente questo caratteristico esempio di arte plateresca in Sicilia, ricorderemo il portale del S. Giorgio Vecchio di Ragusa, che, pur essendo di maggior finitezza artistica, si richiama senza dubbio al portale qui illustrato. Entrambi poi sembrano aver seguito lo schema di quello, di fattura alquanto anteriore, che adorna la *casa Consistorial* (palazzo municipale) di Barcellona.

Nè dobbiamo dimenticare di menzionare il portale del palermitano palazzo Abatelli, dimora eretta con sorprendente parallelo storico-artistico con la *casa del Cordón* di Burgos. Come il palazzo spagnolo fu eretto da Dona Mencia de Mendoza per sè e per il marito che presto sarebbe tornato, carico di onori e di gloria, dalla guerra contro i Mori di Granata, così il palazzo palermitano fu edificato dal patrizio siciliano Francesco Abatelli, anch'egli capitano nelle milizie del Re Cattolico contro gli Arabi, quando tornò dalla guerra, anch'egli onusto di ricchezze e di titoli, con la bella Eleonora Solera, impalmata in Ispagna.

Il portale del palazzo Abatelli è pur esso di gusto plateresco, sormontato, come quello del S. Giorgio ragusano, e della barcellonese Casa Consistorial, da tre rombi decorativi (nel portale di Modica uno solo sussiste, gli altri due son trasformati in monofore) e incorniciato da sculture simulanti una fantasiosa incastellatura di travi attorte da un grosso canapo. Ma qui abbiamo una creazione di respiro più libero, e più schiettamente siciliana: non per nulla l'interpretatore degli schemi plateresi fu questa volta un grande architetto, Matteo Carnelivari, da Noto, che impresse all'opera il suggello della sua personalità.

***

Malamente ricoperto da un intonaco bianco, qua e là imbruttito da travature e da murature (provvidenziali tuttavia per la loro funzione conservativa) si presenta il chiostro attiguo alla chiesa del Gesù. Anch'esso iniziato sul finire del secolo XV e ultimato nei primi anni del successivo, nell'architettura generale e specie nelle volte a crociera ad ogiva larghissima, offre un esempio di quel gotico decadente di transizione ad un Rinascimento siciliano che non sbocciò mai, si può dire, perchè — nato tardivo — tosto sfociò nel cinquecentismo e nel Barocco.

Nelle colonnine che reggono gli archi a tutto sesto, un po' goffi, si riscontra una ornamentazione che discende direttamente da quegli schemi romanici, modificati dal gusto arabo, che caratterizzano l'architettura così detta siculo-normanna, di due secoli avanti; schemi che non furono mai ab-

LA LUNETTA DEL PORTALE DELL'EREMO DEL GESÙ, CHE UNITAMENTE A SIMBOLI E A STEMMI RECA QUALE ELEMENTO DECORATIVO IL CORDONE FRANCESCANO.

IL PORTALE DELL'EREMO DEL GESÙ A MODICA È DA ANNOVERARSI TRA I PIÙ INTERESSANTI DI SICILIA E COSTITUISCE UN MAGNIFICO ESEMPIO DI ARTE PLATERESCA. - DEGNE DI ATTENTO ESAME SONO ANCHE LE DUE MONOFORE FIANCHEGGIANTI IL PENNACCHIO DELL'ARCO CENTRALE.

bandonati, ma furono anzi prediletti da quella che costituì la vera e propria arte del periodo gotico in Sicilia: l'arte chiaramontana.

Taluno ha suggerito il riscontro con il chiostro di Monreale; ma come si può paragonare l'esile leggiadria di quelle colonnine geminate con questi tozzi fusti, incisi assai più rozzamente? questi capitelli pesanti con i leg-

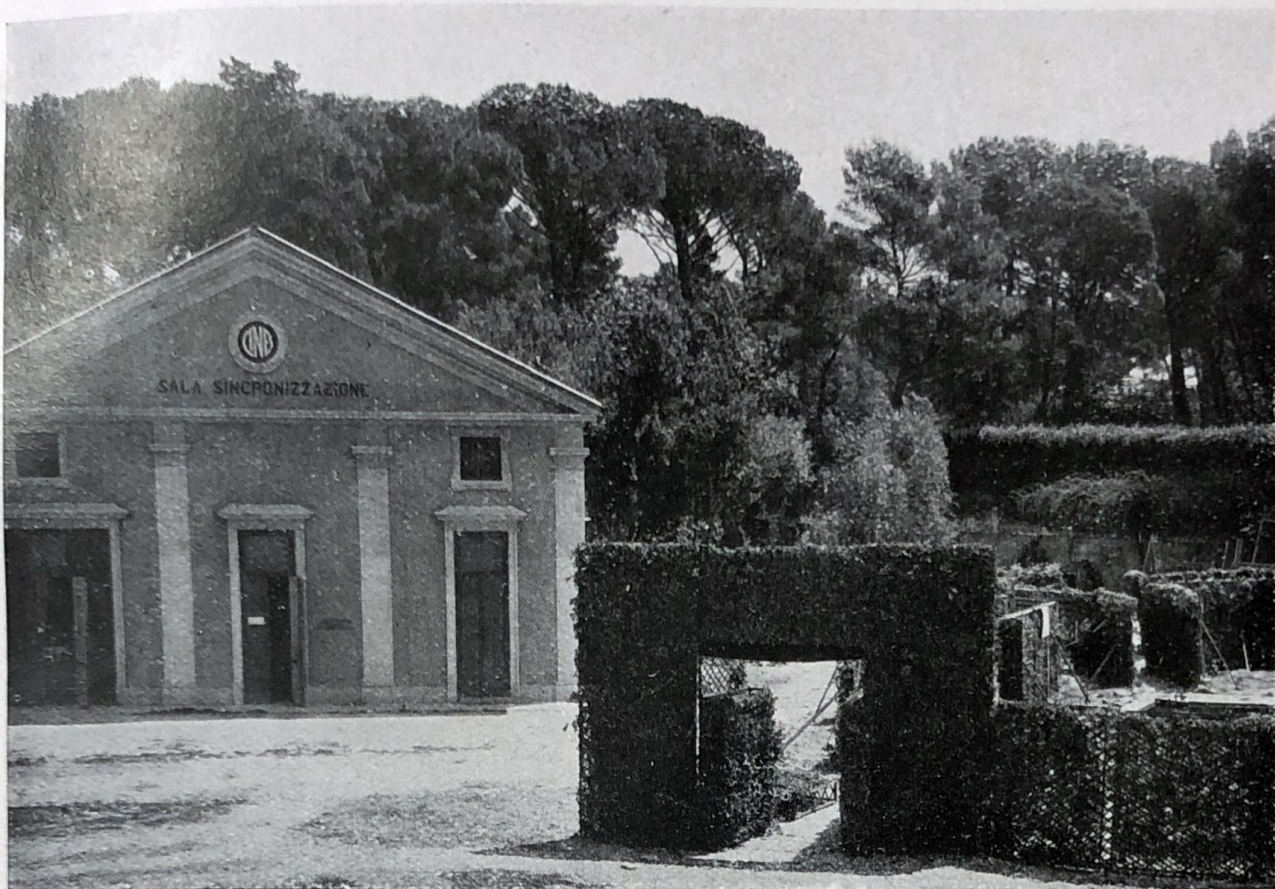
UN ANGOLO DEL CHIOSTRO ATTIGUO ALLA CHIESA DEL GESÙ, INIZIATO SULLA FINE DEL SEC. XV E ULTIMATO NEI PRIMI ANNI DEL SUCCESSIVO.

giadri cestelli che i marmorari cosmateschi imposero ai binati o quadruplici delicati steli monrealesi?

Se un paragone vogliamo fare, citiamo piuttosto il chiostro di S. Domenico a Palermo, più raffinato di questo modicano, ma abbastanza simile per stile e vicino per epoca.

***

Comunque, abbiamo nel convento di S. Maria del Gesù un monumento non trascurabile; ed è voto annoso degli studiosi (già espresso da Enrico Mauceri sin dal 1909), che venga mutata la destinazione dell'edificio — da tempo adibito a reclusorio — al fine di compiervi quei restauri conservativi ed integrativi che potrebbero, fors'anche ridarci senza spesa eccessiva, un originale ed importante documento storico-artistico dell'epoca feudale; invogliando così gli studiosi ad occuparsi più diffusamente di quell'arte siciliana della decadenza gotica e del primo Rinascimento, così interessante per forme singolari e perchè segna forse uno dei più vivi aneliti dello spirito artistico isolano ad una originale indipendenza. **V. BROSIO**

Siamo vivamente grati al sig. Franco Libero Belgiorno, di Ragusa, che ha messo a disposizione le belle fotografie ed ha inoltre permesso che venissero utilizzate sotto altra forma, applicandole a un tema più vasto, le notizie da lui mandate sull'interessante monumento.

UN ANGOLO DEI MERAVIGLIOSI GIARDINI CHE CIRCONDANO GLI STABILIMENTI « CINES » A ROMA.

VERSO IL RITORNO AD UN ANTICO PRIMATO

LA CINEMATOGRAFIA ITALIANA

La rinascita di un'industria e di un'arte.

Se alla Francia tocca il vanto di essere stata la culla della cinematografia, all'Italia spetta quello di aver fatto sue, con immediatezza di concezione e con grandiosità di attuazione, un'industria ed un'arte che dovevano meravigliare poi il mondo intero; di averle perfezionate, organizzate ed armonicamente fuse; di aver così raggiunto un primato artistico ed economico che solo dopo molti anni doveva cadere, superato dall'agguerrita concorrenza straniera, minato dagli errori di un'organizzazione che tale concorrenza non aveva saputo combattere.

Se una lunga e fosca parentesi si era potuta così aprire in questo luminoso campo dell'attività, dell'intelligenza e della tenacia italiana, non era però detto — appunto per tali precedenti — che non ci si potesse sollevare dalla caduta e non si potesse ritentare, per le nuove vie del futuro, la riconquista della passata posizione di supremazia.

E ben comprese questo il Regime quando, passando ad interessarsi del campo cinematografico, ne mobilitò idealmente le forze, risospingendole a nuove attività, mediante provvedimenti intesi alla tutela ed all'appoggio dell' industria cinematografica, e prendendo dal canto suo iniziative che non hanno precedenti, quali la creazione dell'« Istituto Luce » e dell'« Istituto Internazionale per la Cinematografia Educativa ».

Così le abbandonate strade — se pur con

LAVORAZIONE DELLE PELLICOLE - REPARTO POSITIVI. - PARTICOLARE DI UN ANGOLO CON TAVOLI DI MONTAGGIO.

criteri, mezzi ed organizzazioni nuove — furono riprese, e tanto entusiasmo e tante energie e tanto lavoro furono prodigati per questa nostra rinascita, che ben pochi mesi bastarono per riportare l'Italia al suo giusto posto e richiamare di conseguenza sulla sua produzione l'attenzione e la favorevole critica del mondo intiero.

L'IMPIANTO SPECIALE PER L'AERAZIONE, IL RISCALDAMENTO ED IL RAFFREDDAMENTO DEI TEATRI SONORI (L'ARIA VIENE ESPULSA OD IMMESSA NEI TEATRI A MEZZO DI APPOSITE GALLERIE SOTTERRANEE).

Lo scorso anno, poi, tre fatti di eccezionale importanza dovevano verificarsi e far sentire il loro peso, sia relativamente a quanto riguarda i problemi interni della cinematografia, sia in riferimento al mercato internazionale; e precisamente il Congresso Nazionale del Cinematografo, tenutosi a Firenze in occasione della Fiera del Libro, il primo Festival Internazionale di Cinematografia, organizzato in se-

LAVORAZIONE DELLE PELLICOLE - REPARTO NEGATIVI. - È L'AMBIENTE IN CUI SI SVOLGE IL LAVORO PIÙ DELICATO PER L'EDIZIONE DI UN FILM. - QUI SI RIPORTANO SUL « NEGATIVO SCENA » E SUL « NEGATIVO SUONO » CIOÈ SULLE MATRICI, CHE RAPPRESENTANO TUTTO IL VALORE INSOSTITUIBILE DI UN FILM, I TAGLI DELLA « COPIA CAMPIONE » MONTATA DAL DIRETTORE DI SCENA, SI COSTITUISCE COSÌ UN NEGATIVO ORIGINALE, COMPOSTO DI TUTTE LE SCENE E DI TUTTI I SUONI COLLEGATI INSIEME, DAL QUALE SI TRARRANNO TUTTE LE COPIE DA LANCIARE IN COMMERCIO.

no alla Biennale d'Arte di Venezia e la recente creazione del Comitato Tecnico per la Cinematografia.

Mentre il Congresso ha infatti posto a contatto i produttori nazionali ed ha permesso agli stessi di considerare la produzione italiana nei confronti di quella straniera, di studiare i gusti del nostro pubblico e di concludere che la spiccata preferenza dimostrata dagli italiani per i film italiani apre alla nostra industria un campo straordinariamente vasto di attività ed una possibilità veramente eccezionale di ottimi affari, il Festival di Venezia, con la proiezione dei suoi trentacinque film di venticinque Case appartenenti a sette nazioni diverse, ha permesso confronti ed ha offerto particolari occasioni di studio, creando nuovo motivo di incitamento per i miglioramenti da apportarsi a questa nostra rinnovata industria, la quale ha dinanzi a sè un destino che raramente è stato dato di vedere così luminoso.

Il Comitato tecnico per la Cinematografia, dal canto suo, dovrà assolvere il compito di rendere ancor più luminoso questo destino, affiancando l'indagine scientifica all'industria ed all'arte cinematografica nostra; promuovendo ed appoggiando tutte quelle iniziative che tendono a creare un'industria italiana della macchina parlante e dell'attrezzo cinematografico; e tentando finalmente di portare l'Italia all'indipendenza anche nel campo della cinetecnica, onde si ponga così termine all'esoso sfruttamento cui siamo ancora soggetti usando macchine i cui brevetti appartengono a Società straniere.

La capitale di un mondo fantastico.

Nella cornice di così vasta attività e di tanto ardente desiderio di perfezione e di superamento, gli ideali della rinascita non potevano trovare, dunque, che una pronta attuazione; e la prova sta non tanto nella prima ti-

LAVORAZIONE DELLE PELLICOLE - STANZA DI MONTAGGIO DELLE COPIE SONORE. - UNA PICCOLA MACCHINA DI PROIEZIONE SONORA A MOVIMENTO VERTICALE, COMPLESSO DI CONGEGNI MECCANICI DI PRECISIONE E RESISTENZA TALI DA CONSENTIRE UN LAVORO RAPIDO, CONTINUO.

mida apparizione che il film parlato italiano fece, or non è molto, sugli schermi nostri e stranieri, quanto nella prontezza con cui furono apprestati, pressochè ex-novo, i mezzi di produzione: gli stabilimenti, cioè, ove artisti italiani potessero portare il contributo della loro squisita sensibilità e delle loro virtù sceniche e canore alla battaglia ingaggiata per il rinascimento della cinematografia italiana.

Roma, che già nel 1905 aveva visto sorgere, fuori Porta San Giovanni, gli stabilimenti di quell'impresa cinematografica che doveva così a lungo tener alto il nome italiano — la « Cines » — vide ben presto riaprirsi i battenti, a lungo rimasti chiusi, dei vecchi teatri; sicchè quel lontano, quieto angolo romano, tutto ombrosi giardini e ville solitarie, potè ben presto — anche per il sorgere di nuovi stabilimenti — assumere l'aspetto di capitale del mondo cinematografico italiano.

Cinque teatri di posa furono così in breve apprestati dalle due Case cinematografiche « Cines » e « Caesar », mentre ancora uno nuovo se ne sta costruendo, per un'altra Casa, poco discosto. E tutto ciò senza tener conto dello Stabilimento « Luce », che è fuori da questo concentramento di « Studios », essendosi impiantato alla Farnesina.

Da questi stabilimenti era uscito, al tempo del Congresso di Firenze, il tre per cento della produzione mondiale. Se tale cifra può apparire, a tutta prima, modesta, bisogna subito aggiungere, però, che ragione di ciò poteva essere solo la giovanissima età della nuova cinematografia italiana; tanto è vero che la cifra stessa è, al momento attuale, stata già superata, e la produzione si avvia anzi a cifre sempre più alte, per conquistare pienamente il mercato, più che mai aperto, con la progressiva diminuzione delle importazioni straniere.

Miglior rinascita di questa vecchia nostra industria non si poteva quindi sperare, e davvero si può dire, anzi, che non fallò chi con fede credette nel suo buon destino.

Ma, a tale proposito, sarà però bene aggiungere che molta parte spetta, in tutto questo, alla nuova organizzazione « Cines » che fu la prima a risorgere su larghe basi per riprendere il cammino interrotto; la prima ad assumersi la responsabilità di ripresentarsi alle folle con produzioni parlate italiane; la prima a lanciarsi arditamente alla riconquista delle posizioni.

I vecchi stabilimenti della Casa sentirono, infatti, non appena fu possibile, il vento vivificatore e novatore della ripresa; si trasformarono come si conveniva per un'industria di cui il « parlato »» aveva completamente sconvolto le formule; si migliorarono nelle attrezzature, nei reparti ausiliari e nelle dotazioni tecniche; richiamarono sotto la loro insegna direttori artistici di provata capacità o di ardente, giovanile ingegno; « crearono » accanto a celebrità artistiche una propria compagine di ottimi elementi, e presentarono al pubblico le loro prime produzioni, alcune fra le quali (*La Canzone dell'amore, Terra Madre, La Segretaria Privata, Figaro e la sua gran giornata, La Cantante dell'Opera*, ecc.) incontrarono il favore del pubblico, sia in Italia, sia all'Estero.

Non sarà male, quindi, accennare in breve a questa fiorente organizzazione, sulle forze della quale si basano, in gran parte, le speranze per la definitiva nostra riconquista dell'antico primato.

REPARTO NEGATIVI: PARTICOLARE DI UN ANGOLO. - TAVOLO DI MONTAGGIO E DI TAGLIO DEI NEGATIVI A 8 BOBINE. - SI AZIONA A MANO E AVVOLGE CONTEMPORANEAMENTE 4 RULLI DI PELLICOLA E CIOÈ: DUE DI NASTRO NEGATIVO CON IMPRESSIONI DI SCENA E CON IMPRESSIONI DI SUONO E I DUE CORRISPONDENTI NASTRI POSITIVI. QUESTA MACCHINA È INDISPENSABILE PER TAGLIARE E AGGIUSTARE I PEZZI DI NEGATIVO IN MODO CHE CORRISPONDANO ESATTAMENTE A QUELLI POSITIVI GIÀ PREPARATI DAL DIRETTORE DI SCENA. - LE LAVORANTI ESPERTE RICONOSCONO CON SORPRENDENTE PRONTEZZA IL « DISEGNO DEL SUONO », CONSIDERATO ANCH'ESSO, COME LA VISIONE SCENICA, QUALE UNA SERIE DI SEGNI FOTOGRAFICI.

Gli Stabilimenti "Cines".

Specie se si considera che da poco più di tre anni data il riassetto definitivo dei vecchi stabilimenti del 1905, veramente sorprendente appare l'attuale organizzazione della « Cines », che rappresenta quanto di più perfetto si possa immaginare nel campo dell'industria e dell'arte cinematografica.

Intorno ai teatri di posa ed entro i suoi recinti, in mezzo ai suoi giardini folti di piante, ed accanto a quelli che erano i resti della vecchia Impresa, è stato infatti creato in poco tempo un complesso di opere e di impianti nuovissimi, tali da rispondere in tutto e per tutto, secondo una concezione veramente razionale, alle molteplici esigenze che attualmente gravano sulla produzione cinematografica.

Reparti di scenografia, falegnameria, meccanica, sartoria, pittura, stuccatura, tengono le loro maestranze a disposizione dei cineasti, e per gli stessi apprestano scene, mobili, vesti e tutto quanto può occorrere per la preparazione scenica di un film, non esclusi le costruzioni in miniatura e tutto quell'altro materiale ausiliario, di svariatissima indole, che tanta parte ha nella preparazione stessa. Nel reparto sartoria, per esempio, si sono già creati modelli, di tutti gli stili, da poterne vestire la popolazione di un'intera città; mentre il reparto mobili potrebbe servire, dal canto suo, per arredare un numero non certo indifferente di appartamenti.

Con una tale organizzazione dei servizi ausiliari, è naturale che la preparazione dei film sia quanto mai facilitata, inquantochè le maestranze stesse di tali reparti si trasferiscono poi nei teatri di posa e qui installano le loro opere, creando così, alla perfezione, l'*ambiente* nel quale gli artisti potranno lavorare.

Dei tre teatri di posa di cui la « Cines » dispone, uno, costruito in ferro e ricoperto con lastre di *eternit* è muto; mentre gli altri due,

UN'ORIGINALE PARATA DI CRINOLINE SUL PIAZZALE INTERNO DELLA « CINES ». IL DIRETTORE ESAMINA I PITTORESCHI COSTUMI SETTECENTESCHI DELLE NUMEROSE FIGURANTI CHE DOVRANNO ANIMARE IL QUADRO D'UNA GRANDE SCENA DEL FILM SU « PERGOLESI ».

che hanno ciascuno una cubatura di 5000 metri, sono sonori e perciò completati, all'interno, con pareti di masonite e di feltro; assolutamente privi di aperture e quindi forniti di uno specialissimo impianto di riscaldamento, ventilazione e raffreddamento, capace di arieggiare, senza il minimo rumore, l'ambiente, o di rinfrescarlo o di riscaldarlo, così da permettere che nei teatri stessi possa agire anche un numero elevatissimo di persone.

UNA SCENA DEL FILM « PERGOLESI ».

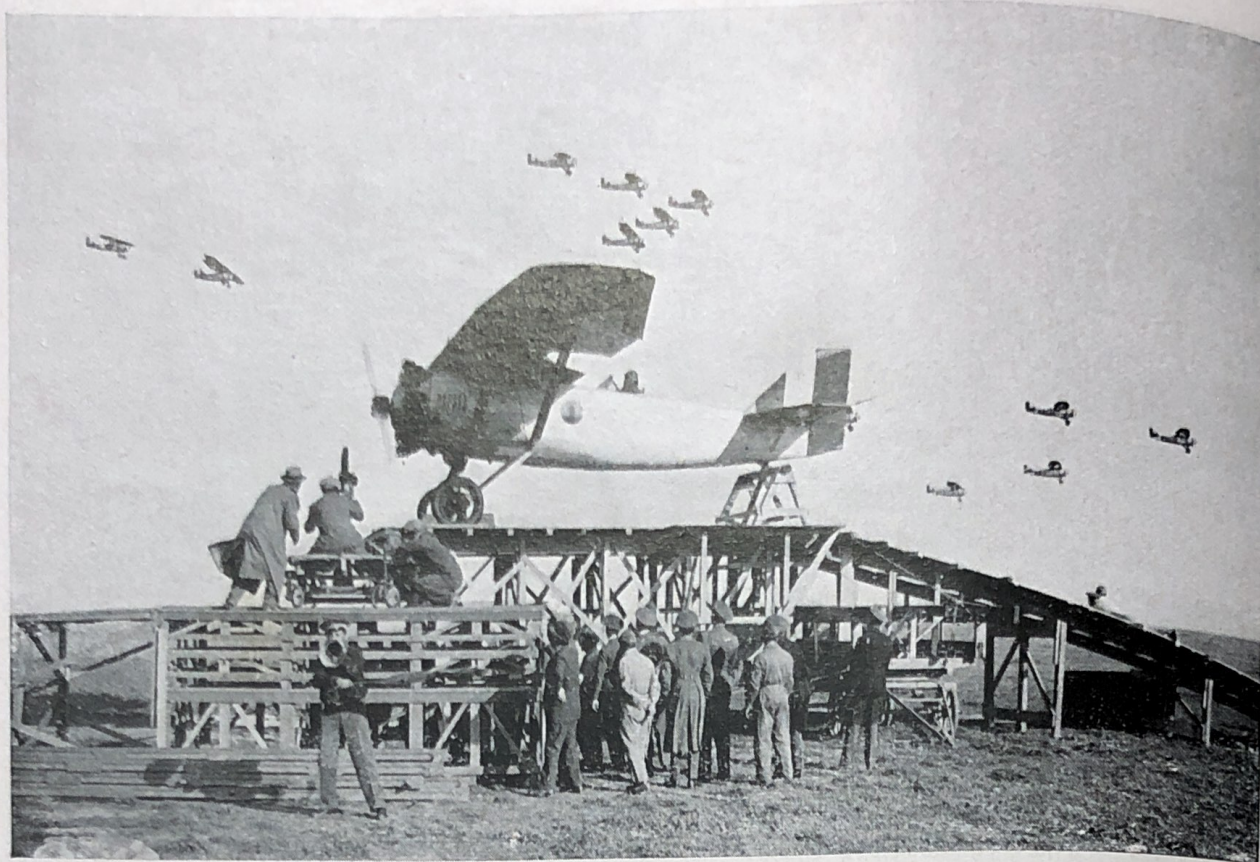
Trenta apparecchi da presa, forniti dell'ottica più moderna e dotati di silenziosità assoluta, costituiscono l'importante corre-

NEL TEATRO DI POSA, SI GIRA UNA SCENA DEL FILM « PERGOLESI ».

do dei teatri di posa, e qui, montati su apposite cabine asonore che si spostano a mezzo di un congegno azionato elettricamente su rotaie o che sono addirittura aeree per le prese dall'alto, agiscono in perfetto sincronismo con gli apparecchi di registrazione sonora di cui la « Cines » è fornita e che costituiscono anch'essi quanto di più nuovo ed eccellente si ritrovi oggi nel campo della cinetecnica.

Uno speciale reparto « trucchi », poi, dotato di apparecchi ottici per immagini multiple, distorte, ecc., è all'occorrenza pronto per tutte quelle volte che l'ardita concezione dei cineasti deve, per realizzarsi, affidarsi all'illusione.

Ma se nei teatri di posa si può svolgere, con tale completezza di attrezzi, di macchine e di servizi, un intenso e proficuo lavoro, occorre anche che gli artisti si portino spesso all'aperto, negli stessi giardini della « Cines » o fuori, affinchè sia possibile la ripresa di vedute, di ambienti e di scene che all'interno dei teatri non sarebbe possibile ricostruire. Serve allora uno speciale impianto mobile, un completo equipaggiamento da presa del tutto simile a quelli di cui sono dotati i teatri e che, montato su un apposito autocarro, può portarsi in qualunque località. Dotato di propri mezzi di alimentazione, questo « Location Truch » mette così la compagnia in grado di lavorare ovunque, e anche per lungo tempo, e rende possibile la ripresa di tutte quelle belle vedute panoramiche italiane che, assolutamente incomparabili, possono costituire gli sfondi più suggestivi all'azione ideata dai nostri cineasti.

Con tutto ciò, l'attrezzatura tecnica e l'organizzazione dei reparti ausiliari possono dirsi veramente complete e perfette e tali da permettere ai direttori di « girare » quanto di meglio la fantasia dei librettisti possa immaginare, ed agli artisti di lavorare con serenità e con passione. Anzi, gli artisti hanno anche a loro disposizione gabinetti di toeletta e speciali reparti di truccatura, oltre a tutti quegli altri servizi — compresi i ristoratori —, che servono a porre chi lavora in un ambiente assolutamente comodo.

STORMI DI AEROPLANI IN VOLO E PROSPETTIVE CINEMATOGRAFICHE ALL'AEROPORTO DI CENTOCELLE MENTRE SI RITRAGGONO ALCUNE SCENE DEL FILM « L'ARMATA AZZURRA » GIRATO PER LA « CINES ».

Una piccola sala di proiezione installata in ogni teatro, una grande sala di sincronizzazione e di proiezione sonora e quattro altri impianti completi di proiezione; un piccolo teatro per i « provini » e quattro stanze per il taglio dei film sonori completano questa organizzazione, la quale conta anche, peraltro, un'officina meccanica dotata di materiale di altissima precisione per tutte le riparazioni occorrenti alle macchine da presa o agli apparecchi di sincronizzazione, ed una modernissima, indipendente centrale elettrica, la cui potenza potrebbe illuminare una città di 50.000 abitanti.

Tutto questo per la preparazione delle pellicole. Ma, quando il film è stato girato, il lavoro si prolunga, per lo sviluppo dei negativi e per la stampa dei positivi; ed è un lavoro di precisione e di pazienza questo, cui provvedono due stabilimenti — uno a Roma ed uno a Torino — appositamente attrezzati col più perfetto macchinario.

Qui il lavoro entra in una fase tutta diversa e che abbisogna di maestranze specializzate ed accorte, che bene sappiano usare delle macchine e che diano quindi sicuro affidamento di precisione, di delicatezza e, soprattutto — data la pericolosità del materiale maneggiato, — di grande attenzione.

La specialissima dotazione di questi stabilimenti comprende macchine per la stampa dei titoli, macchine da stampa distinte per positivi e per colonne sonore, macchine da stampa per positivi e colonne sonore insieme e, infine, macchine per la esecuzione automatica dello sviluppo, fissaggio, lavaggio, prosciugamento dei negativi, dei positivi e delle colonne sonore.

Quest'ultimo complesso di macchine, completamente automatiche, prelevato il rotolo di pellicola o la colonna sonora dalla camera oscura, li restituisce perfettamente sviluppati e pronti per il montaggio; mentre le macchine da stampa consentono poi di stampare contemporaneamente, con un solo passaggio, tanto la scena quanto la colonna sonora, così da rendere perfettamente simultanee la sonorizzazione e la fotografia.

Visitando tali reparti ci si trova dunque di fronte ad un impianto che nulla ha da invidiare a quanto esiste attualmente nei più importanti stabilimenti d'Europa e d'America e consente lavorazioni celeri, perfette, assolutamente prive di manchevolezze, e permette

MENTRE SI « GIRA » IL FILM « L'ARMATA AZZURRA »: UN MERAVIGLIOSO ANGOLO DELLA CAMPAGNA ROMANA.

quindi di lanciare sul mercato non soltanto film incomparabili per nitidezza di fotografia, per completezza di particolari, per ingegnosità di sceneggiature e per bontà di artisti e di direttori, ma pur anche per perfezione e resistenza di pellicole e di colonne sonore.

Le vie del futuro.

La mirabile, pronta rinascita dell'industria cinematografica italiana è dunque oramai una realtà che deve essere giusto motivo di orgoglio per noi italiani, specie oggi che la cinematografia comincia a non essere più considerata come arte di poca importanza, ma prende invece, accanto alle altre « arti », il posto che giustamente le spetta.

Arrivare al primato non costituisce più, oggi, un problema soltanto economico, ma una necessità artistica e scientifica insieme. Per questo la rinascita della cinematografia italiana è doppiamente confortevole, giacchè, oltre a darci modo di soddisfare i gusti delle folle italiane, pone finalmente la nostra Nazione in un posto di primo piano per la conquista delle meravigliose mete future che i progressi della cinematografia ci stanno preparando.

Le vie del futuro sono dunque nostre. E chissà che non si sia proprio noi italiani, i primi a percorrerle.

L'attività, il fervore e l'entusiasmo che regnano nel nostro mondo cinematografico; l'alacrità e lo studio che anima i nostri tecnici; la perfezione delle ultime pellicole, sono giusti motivi di speranza, anzi di certezza.

GUELFO LA MANNA

(*fot. prof. Quintavalle, Milano*)

UN FABBRICANTE DI NASSE

La *nassa* è uno strumento per la pesca, a forma di cupola, formato di vimini di *giunco maschio*, presentante una apertura conica nel fondo, di bacchette rientranti e libere: queste si piegano al passaggio del pesce che penetra ma col loro incrociarsi ne impediscono poi l'uscita. Si depone, gravata di piombi o di sassi, nel fondo del mare, particolarmente dove una ricca vegetazione d'erbe permetta di meglio nasconderla, e si innesca, su una crociera posta nel fondo, di rado con pesci, più di frequente con pane, o meglio con *stoccofisso* vecchio. Da qualche tempo l'uso ne era stato abbandonato sulle riviere della Liguria, ma ora si ritorna all'antico. Le nasse si usano anche nei laghi e nei fiumi, e ve ne sono di vari tipi, con denominazioni varie, secondo i luoghi e la forma.

(fot. D. Vaccari, Fiume)

RAGUSA - PANORAMA D'ASSIEME - TUTTA LA CITTÀ, SI PUÒ DIRE, SALVO ALCUNI QUARTIERI NUOVI (DEL RESTO NON SVILUPPATI) È RACCHIUSA NELLA CINTA DELLE SOLIDE FORTIFICAZIONI VENEZIANE.

RAGUSA DI DALMAZIA

LO STEMMA DI RAGUSA.

Una città turrita, ingioiellata di capolavori d'arte prettamente italica, con un'aria di distinzione patrizia, incorniciata da un paesaggio meridionale, di cui l' agave, il fico d'india, il pino italico, l'alloro e l'olivo ammorbidiscono l' accordo cromatico fondamentale, che è dato dalle rocce candide e dal mare azzurro; ecco l'impressione che produce Ragusa nel visitatore, sia ch'egli vi giunga dal Porto di Gravosa per lo stradone che costeggia le falde di Monte Sergio, sia che vi arrivi dal porticciuolo che ha il nome di Porto Casson.

Indubbia la sua somiglianza di forme e di caratteri con Rodi dei Cavalieri. In entrambe l'influenza dell'elemento orientale sul Quattrocento italiano; per entrambe la necessità di una difesa oculata contro secolari nemici, ottenuta per mezzo di una poderosa cinta di mura, rafforzata da torrioni rotondi.

E la sua storia ha un carattere che vorremmo dire romanzesco e quasi leggendario. Si pensi all'energia e all'abilità necessarie per mantenere non soltanto indipendente, ma rispettata, una repubblichetta da trenta a quaranta mila abitanti, che durò dal principio del VII secolo sino al 1808, sopravvivendo di dieci anni alla repubblica di Venezia.

Fu tributaria dell'Impero bizantino, di Venezia, della Sublime Porta, si destreggiò tra quei potenti rimanendo indipendente, e non venne mai meno al suo carattere di latinità e di italianità, pur facendo ragionevoli e volontarie concessioni all'elemento slavo da cui era circondata e necessariamente infiltrata, ma che non assunse mai un atteggiamento ostile al nucleo latino, il quale costituiva il patriziato dominante.

(*fot. D. Vaccari, Fiume*)

RAGUSA - LA FONTANA DI ONOFRIO - A. 1437 (ONOFRIO DELLA CAVA, SALERNITANO).

elemosine e per opere pie.

Il 6 aprile 1667 un terremoto catastrofico ridusse la città ad un mucchio di rovine, e fu seguìto da un maremoto che infranse quasi tutti i navigli attraccati alle rive. Perirono 5000 persone, tra cui il rettore, molti senatori e quasi tutto il clero; del patriziato rimasero vivi soltanto 25 nobili. Approfittando della desolazione, orde di morlacchi irruppero nella città per saccheggiare e per commettere violenze, trucidando i feriti e sparando sui superstiti. Papa Clemente IX soccorse generosamente l'infelice città, e questa, nella sua veste edilizia, risorse più bella e più artistica di prima, ma la strage di vite portò a un inquinamento del patriziato, che si dovette rinsanguare con elementi della borghesia e del contado, di razza slava, mentre i vecchi patrizi erano discendenti o dagli antichi coloni romani o da famiglie italiane immigrate.

I vecchi nobili si chiamarono *Salamanchesi*, i nuovi *Sorbonesi*, e le due categorie costituirono due partiti avversi tra loro, tanto più che i vecchi nobili vollero escludere i nuovi arrivati dalla carica di rettore, di senatore e degli uffici più cospicui.

Nel 1785 vi fu un'altra forte scossa di terremoto con vittime umane e nel 1791 altre due.

Il ricordato Padre Razzi, che scrisse di Ragusa, non parlò di proposito del carattere nazionale della città, ma lo fece comprendere implicitamente quando disse che ogni anno si faceva venire dall'Italia un predicatore per il Duomo, dove si predicava soltanto in italiano, perchè i Signori di Ragusa volevano dimostrare « che essi erano discesi dal sangue italiano e principalmente romano ». Il predicatore italiano del Duomo principiava i suoi sermoni festivi a datare dal giorno d'Ognissanti e finiva per predicare quotidianamente durante tutta la quaresima. Riceveva 15 scudi il mese, senza contare i doni dei pri-

Messer Pier Filippo Asirelli, che, nella sua qualità di Segretario dell'Ambasciata inviata da Firenze al Sultano nel 1578, la visitò ricevendovi accoglienze cordiali e signorili, ne cantò in sonanti distici latini la singolarità della postura, la ricchezza e la fama e la simpatia che per essa nutriva Firenze, simpatia basata sull'affinità d'animo e di costumi. Se si fosse trattato di una città prettamente *schiavona*, neppure il più enfatico rétore cinquecentista avrebbe potuto scrivere un'eresia simile!

Il Padre domenicano Serafino Razzi da Marradi, recatosi a Ragusa nel 1587 quale priore per riformarvi la Comunità del suo Ordine, calcolò che la città aveva 10.000 fuochi o famiglie. Oggi invece Ragusa conta soltanto 14.000 abitanti. La causa di un tale spopolamento è dovuta a una serie di sventure che colpirono la città a così brevi intervalli da impedirle di riaversi completamente. Il 17 maggio del 1520 fu scossa da un terremoto spaventoso e per essa decisivo, perchè i terremoti seguenti allargarono le ferite già esistenti negli edifici e scompaginarono edifici già compromessi. In questo primo terremoto vi furono migliaia di morti e innumerevoli feriti.

Nel 1526, una pestilenza durata venti mesi uccise 84 gentiluomini, 80 gentildonne, 44 frati dei conventi e 20.000 persone della città e dei sobborghi. L'erario della repubblica dovette spendere 40.000 ducati per provvedimenti varii ai senzatetto e agli edifici, per

(fot. A. Schroll, Vienna)

RAGUSA - IL PALAZZO DEI RETTORI O DUCALE - FACCIATA.

vati, che sembra fossero molto generosi. Ciò dimostra che le prediche italiane erano comprese, apprezzate e ben retribuite. Oltre a ciò v'era pure un direttore didattico italiano assunto e pagato dal Senato.

Passando poi a parlare della ragazzaglia, che pare fosse molto vivace a Ragusa, il Razzi cita il proverbio: « Dalle mosche di Zara e da putti di Ragusa cara, libera nos Domine! » e aggiunge che « quando vanno alle prediche *schiavone* a S. Domenico o a S. Francesco (predicandosi nel Duomo soltanto in lingua italiana, da loro non bene intesa), col loro gridare e imperversare, mettono a rumore quei due religiosi conventi e per essere in buona parte nobili, non si può loro gridare, ma conviene haver pazienza ».

***

Parliamone un po', di questa *lingua schiavona*, detta anche — piuttosto pretenziosamente — *lingua ragusèa!* Parliamone, perchè qui sta l'equivoco, questo è l'appiglio per cui si vogliono gabellare Ragusa e la sua millenaria repubblica come espressioni di slavismo, come negazione di latinità.

Sta di fatto che a Ragusa, al tempo della Repubblica, si parlava dalle persone di riguardo la lingua italiana o toscana, con molta proprietà di eloquio e con piacevolissima pronuncia, mentre nell'uso familiare e nelle trattazioni d'affari si usava un dialetto italiano tipico di Ragusa, nel quale entravano sì parole di origine alloglotta, ma non in numero superiore di quanto sieno le parole saracene nel dialetto sardo, le francesi nel dialetto piemontese, le arabe nel dialetto siculo.

Questo dialetto conteneva alcune parole tipiche come: *fachir* = fare, *chesa* = casa, *tatta* = padre. Ma tutti i dialetti hanno di queste peculiarità. Cessa forse d'essere italiano il friulano perchè vi si chiamano *siseròns* i piselli e perchè vi si chiama *la sedòn* il cucchiaio?

A differenza di tutte le altre città della Dalmazia, a Ragusa non si è mai parlato il dialetto veneto, perchè la città si mantenne

(*fot. D. Vaccari, Fiume*)

RAGUSA - PALAZZO DEI RETTORI O DUCALE - PORTICATO DEL CORTILE.

indipendente e aveva maggiori rapporti, culturali e commerciali, con l'Italia Centrale e Meridionale che con Venezia, alla quale si limitava di corrispondere un tributo.

Nella vita pubblica, negli affari civili e criminali, gli oratori, gli avvocati, i giudici, i consoli ecc. usavano il dialetto raguseo. Anzi, nel 1472 si stabilì che nel Consiglio dei Pregadi non si potesse parlare altro che il dialetto raguseo: « *quod nullus arengans possit uti alia lingua quam Ragusea* ».

Si erano poste in votazione tre proposte concrete:

1) che fosse libero d'impiegare il dialetto raguseo oppure la lingua toscana; 2) che fosse vietato l'uso della lingua slava nei Consigli (« *pars est de vitando linguam slavam in Consiliis nostris ad arengarias* »); 3) che fosse consentito di trattare soltanto nella lingua ragusea.

Prevalse la terza proposta e sino alla fine della Repubblica si trattarono gli affari di Stato in raguseo.

Nel secolo XVIII l'indipendenza politica della Repubblica di Ragusa fu ottenuta al prezzo di gravi tributi pagati alla Turchia, a Venezia, all'Ungheria, per cui essa Repubblica veniva definita lo « Stato dalle sette bandiere », ma il suo benessere finanziario era grande, perchè un firmano della Sublime Porta le apriva l'accesso d'ogni scalo orientale, senza balzelli, e inoltre i suoi rapporti colla Spagna erano molto cordiali e redditizi. Le sue navi erano rinomate per lusso e buona costruzione, ed è interessante notare che la parola inglese *Argosy*, che allude a robustissima nave, deriva forse da *ragosy*, ossia nave ragusea.

Nel secolo XVII l'ascendente culturale ed artistico di Venezia in tutto l' Adriatico era fuori di discussione e i costumi più civili e miti della Serenissima facevano predominare la finezza veneta sulla rozzezza delle altre potenze che un dì si facevano valere a Ragusa.

Le monete coniate dalla Repubblica nel '700 hanno tutte nome italiano e precisamente: *scudo, mezzanino, scudo grosso, soldo, vislino* e l'ultima moneta, coniata nel 1791, sotto l'influenza della Rivoluzione francese, si chiama *libertina*.

Nel 1794 la Repubblica Ragusea pubblicò in italiano i « Regolamenti per la navigazione »; così pure tutte le regole per le varie arti erano scritte in italiano.

Compulsando i registri della Dogana, tutti tenuti in latino e in italiano, si trovano soltanto poche note marginali scritte in slavo e

in caratteri cirilliani.

Ciò significa soltanto che uno o l'altro degli amanuensi voleva farsi un appunto riservato e ricorreva a una lingua e a un alfabeto che non era conosciuto dai più... sì che queste stesse note sono una riprova del vero carattere nazionale della città!

Nel secolo XVIII vi fu un editore veneziano di nome Occhi che lanciò a Ragusa un appello di sottoscrizione per un' edizione di autori slavi ch'egli andava preparando. Ma non ebbe successo, neppure quando si unì ad un piemontese, Francesco Maria Appendimi; evidentemente la città di Ragusa era un terreno male scelto per tali esperimenti. Nella prima metà del secolo XVIII si tentò da taluni anche l'esperimento del teatro slavo e si tradussero commedie del Molière e Vincenzo Pozza tradusse l'« Olinto e Sofronia » del Tasso. Ma anche questo tentativo abortì.

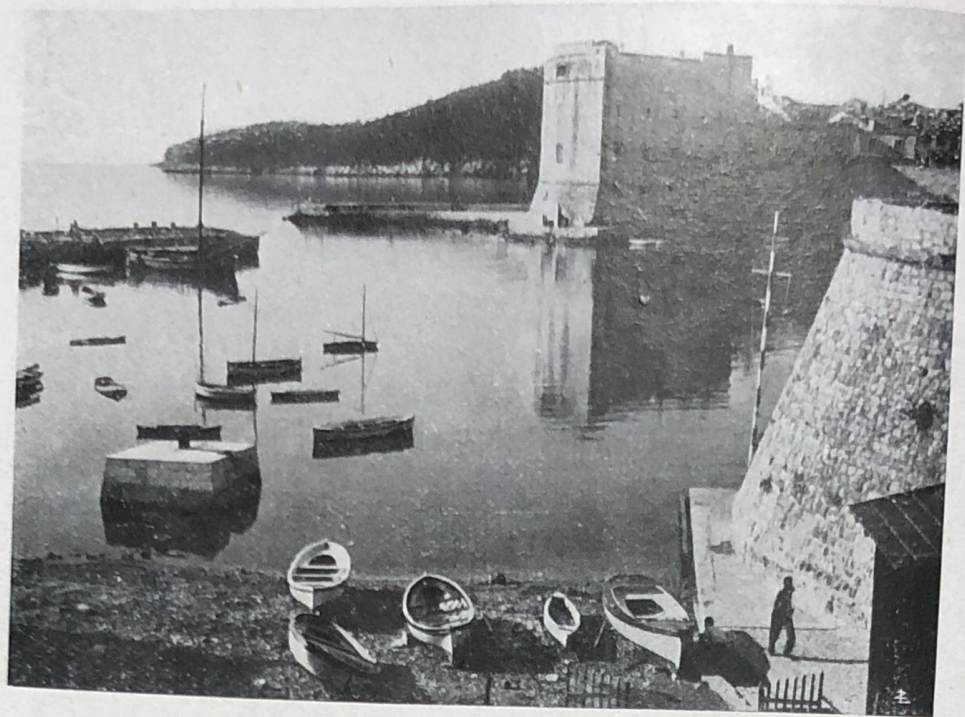
(fot. D. Vaccari, Fiume)

RAGUSA - CORTILE DEL PALAZZO DEI RETTORI O DUCALE.

E quando, l'Austria volle nominare nel 1799 un console presso la Repubblica di Ragusa, ritenne quale condizione indispensabile che questo funzionario fosse italiano o per lo meno conoscesse molto bene l'italiano. Dopo varie ricerche, la scelta cadde sopra un certo Timoni, italo-levantino. Ciò dimostra che all'estero non si discuteva neppure il carattere etnico - nazionale della fiera repubblichetta. Del resto nel sec. XVIII molti signori ragusei trattavano coi coloni slavi delle loro campagne di terraferma per mezzo di interprete.

Quando la repubblica di Ragusa cessò di esistere per decreto di Napoleone I, che in data 1 gennaio 1808 l'annettè al Regno d'Italia, il Maresciallo Marmont, nominato Duca di Ragusa e posto a capo delle Province Illiriche, scriveva al vice-re Eugenio con tutta semplicità: « Les Morlaques sont des barbares et les habitants des villes sont tous des Italiens ».

Nel secolo XIX sotto il dominio austriaco, sinchè non fu iniziata la politica snazionalizzatrice a favore degli Slavi e a danno dell'elemento italiano, col criterio del *trialismo*, Ragusa non si differenziò dalle altre città dalmate, se non forse per il fatto che vi si parlava un italiano più purgato ed elegante, tanto che correva il proverbio « Lingua toscana in bocca raguséa ».

Del resto, il carattere nazionale di una città è dato soprattutto dalla lingua in cui si esprimono i migliori, i più eletti rappresentanti dell'intellettualità. E noi vediamo allora l'umanista quattrocentesco raguséo Elio Lampridio Cerva, prima incoronato poeta a

RAGUSA - PORTO CASSÒN E TORRE DEL MOLO.

Roma in Campidoglio e poi nominato rettore della sua città natale nel 1486. Tutta la sua opera è latina e italiana.

Poi sappiamo che a Ragusa si fondò nel 1581 l'Accademia letteraria dei « Concordi », e più tardi l'Accademia degli « Oziosi ».

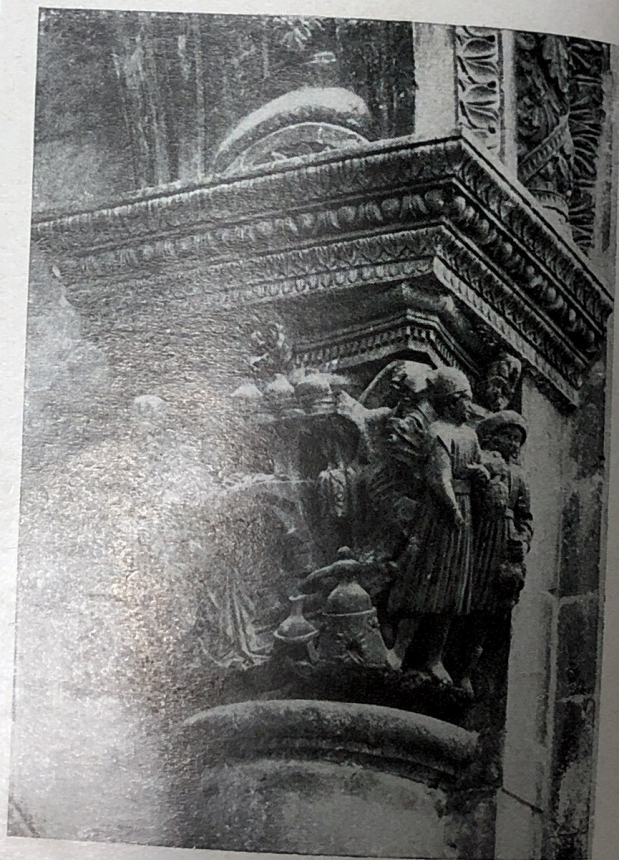
Così scrivevano in italiano Anselmo Banduri (1671-1743) da Ragusa, principe degli archeologi dalmati, onorato da Cosimo III di Toscana; Nicolò Giori Bernardo (1675-1737), e Sebastiano Dolci m. 1777, che fu professore dell'Ateneo di Padova.

Nè basta: Savino Maria di Zamagno (1750) coltivò la poesia latina; Ruggero Bóscovich nato a Ragusa nel 1711, morto a Milano nel 1787, ove aveva fondato l'Osservatorio Astronomico di Brera, luminare delle scienze esatte, scrisse in latino e in italiano e fu considerato italiano dai suoi contemporanei.

In tempi più vicini emerge la figura di Federico Seismit Doda (1825-1893), che assieme ad Antonio Bajamonti, il « podestà mirabile » di Spalato, e a Nicolò Tommaseo da Sebenico, formano la triade dei Dalmati più gloriosi. Figlio di uno Spalatino e di una Zaratina, nacque a Ragusa e fu educato in Dalmazia. Nel 1844 era all'Università di Padova, amico dell'Aleardi, del Prati, del Fusinato, col quale fondò un giornale battagliero intitolato « Il Caffè Pedrocchi ».

Relegato a Trieste dalla Polizia austriaca, vi diviene ancor più ardentemente irredentista. Prende parte alla campagna del 1848 come aiutante del Generale Guidotti poi dell' Antonini, combatte a Vicenza. In un'allocuzione ai suoi militi esclama: « Veneziani, com' eravate fratelli ai Dalmati ai dì della vostra gloria, siatelo ancor oggi, quando l'era nuova ci promette a tutti una gloria più grande. I Dalmati vi daranno in cambio il loro invincibile amore ».

Combatte all'assedio di Roma, quindi emigra in Grecia. Sapendosi bandito dagli Stati Austriaci, va in Piemonte, si unisce al Brofferio, al Farini, al Depretis. Nel 1865 va alla Camera dei Deputati, eletto dal collegio di Comacchio; dopo il 1866 diventa deputato di Udine. Sale al portafoglio di ministro, ma a Udine tiene un discorso tanto fieramente irreden-

(fot. A. Schroll, Vienna)

RAGUSA - PALAZZO DUCALE - PARTICOLARE DI UNO DEI MAGNIFICI CAPITELLI DELLA LOGGIA.

(*fot. A. Schroll, Vienna*)

RAGUSA - LO STRADONE, ARTERIA PRINCIPALE DELLA CITTÀ DALMATICA.

tista che il Crispi lo esonerò per direttissima con Decreto reale, perchè si era in piena Triplice Alleanza.

***

Facciamo un abbozzo della storia di Ragusa. Come Venezia riallaccia indirettamente le sue origini ad Aquileia distrutta dai barbari, così Ragusa ha come progenitrice Epidauro, città fondata da una Colonia greca, proveniente dal Peloponneso e che sorgeva nel sito dell'odierna Ragusa Vecchia. Nel 526, i cittadini di Epidauro, distrutta e saccheggiata da Avari e Slavi, si rifugiarono sul promontorio roccioso dell'attuale Ragusa, che aveva per essi la duplice attrattiva di potervi costruire un'acropoli e di offrire un porto naturale per le loro navi.

Sua prima insegna fu il gonfalone con le immagini di S. Sergio e di S. Zenobio, in campo bianco; le sue prime monete furono coniate nel 691. Già nel IX secolo sopportò due assedî da parte della flotta saracena e fu sbloccata nell'866 da Niceta, grand'ammiraglio della flotta imperiale bizantina, mandato dall'imperatore Basilio I a inseguire i Saraceni in Italia e a infrangere la loro baldanza (ciò che effettivamente egli compì al largo di Bari).

I nuovi arrivati si posero a costruire le prime mura, riempiendo di ciottoloni le ossature formate con legname proveniente dalle selve di Monte Sergio, ora brullo, ma che erano allora tanto folte da indurre i Croati a dare alla località il nome di *Dubrovnik,* che nella loro lingua significa: *sito boschivo.*

La prima città, di legno anch'essa, fu distrutta da un incendio nel 1292; seguì poi un periodo di protettorati, alternativamente veneti e bizantini, sinchè il Doge Pietro Orseolo diede un assetto politico all'Adriatico, per cui Venezia si associava agli imperatori Comneni di Costantinopoli nei loro sforzi per im-

RAGUSA - IL PALAZZO DELLA DOGANA VECCHIA.

cui Ragusa divenne signora dell'isola di Làgosta.

Venezia s'interessava soprattutto della libertà dei mari per i suoi traffici e siccome nessun pericolo la minacciava più, i Ragusei godevano di una virtuale indipendenza.

L'influenza, se non il dominio, di Venezia durò dal 1205 al 1521, allorchè, per effetto della pace di Zara, essa perdette tutti i suoi possedimenti del Quarnero e della costa adriatica orientale. La terraferma dalmata e il protettorato su le isole passarono alla corona d'Ungheria, allora tenuta da Luigi il Grande, ma Ragusa evitò un governatore ungherese pagando un tributo.

Nel 1444, dopo la vittoria del Sultano Baiazet contro l'Ungheria a Varna, Ragusa si fece tributaria dei Turchi, verso il compenso di 500 ducati all'anno, che nel 1445 fu raddoppiato, acquistando favori privilegiati in tutti i porti Turchi.

Consolidata così la sua posizione, Ragusa raggiunse grande floridezza, grazie al com-

pedire che i Normanni arrivassero al Bosforo: giacchè fu un caposaldo della politica veneziana quello di opporsi ad ogni tentativo straniero di chiudere l'imbocco dell'Adriatico.

La posizione giuridica di Ragusa era allora di dipendenza dall'impero di Oriente, e Venezia non aveva sulla città altri diritti che quelli d'alleata di detto Impero. Ma dopo la quarta Crociata la situazione si invertì; Venezia divenne la Regina del Mare tanto in Adriatico quanto nel Levante, e allora vediamo un conte Veneziano stabilito a Ragusa e amministrante la città, con quel senso di larghezza e di riguardo alle costumanze locali che caratterizzano il governo della Serenissima.

Il primo statuto Raguséo apparve nel 1272, l'anno in

(*fot. A. Schroll, Vienna*)

RAGUSA - FACCIATA E CUPOLA DELLA CHIESA DI SAN BIAGIO.

(*fot. D. Vaccari, Fiume*)

RAGUSA - IL DUOMO DI SANTA MARIA MAGGIORE (A. 1671-1713 - ARCHITETTO: ANDREA BUFFALINI DA URBINO).

mercio esercitato dalle sue belle navi che frequentavano le coste britanniche e i mari del Nord. Così si chiamarono allora valenti architetti e scultori d'Italia ad abbellire col sorriso dell'arte la turrita città di S. Biagio e sorsero, nel Quattrocento, grandi edifici cittadini, come il Palazzo dei Rettori, la Dogana ingrandita, l'acquedotto, le belle fontane.

La decadenza incominciò col diminuire della potenza turca, sua valida protettrice, con la scoperta dell'America e col ritrovamento della rotta navale attorno al Capo di Buona Speranza per recarsi alle Indie. Ad onta di ciò, nel 1797 la flotta mercantile di Ragusa contava 370 navi d'alto bordo, del valore approssimativo di 80 milioni di franchi, e il commercio terrestre, fatto con immense carovane, ascendeva a un milione e mezzo di *piastre*. Il periodo più florido fu tra il 1800 e il 1805, durante il blocco continentale napoleonico, trovandosi allora Ragusa in condizione di monopolio.

Disgraziatamente i Russi, in guerra coi Francesi, vollero fare della città un punto di appoggio alla loro flotta e Ragusa dovette concedere il passo alle truppe del generale francese Lauriston. I Russi stringevano l'as-

RAGUSA - LA GRAZIOSISSIMA FONTANINA OTTAGONALE DI ONOFRIO DELLA CAVA, COSTRUITA IN UNA NICCHIA DEL PALAZZO DELLA GRAN GUARDIA (1439).

(*fot. D. Vaccari, Fiume*)

RAGUSA - PORTALE DELLA CHIESA DEI FRANCESCANI (PORTA DELLA PIETÀ) (SEC. XIV).

sedio: ma il generale francese Molitar riuscì a rompere il blocco. Ragusa però non riebbe più la sua indipendenza. Al principio del 1808, Napoleone scrisse semplicemente al maresciallo Marmont: « La république de Raguse a cessé d'exister! »; fu imposto l'uso del tricolore del Regno d'Italia e così fu chiuso il libro della storia raguséa. Al senatore Sorgo che, in solenne seduta di chiusura del Gran Consiglio, tentava di protestare, fu tolta la parola, e gli fu imposto di tacere e di sedere.

Durante tutto il periodo della sua bella indipendenza la repubblica di Ragusa fu fieramente aristocratica.

Il reggimento era affidato soltanto ai nobili e ai cittadini che possedevano almeno 20.000 franchi di beni immobili.

Il Gran Consiglio componevasi soltanto di nobili; esso era l'organo di governo effettivo, che emanava leggi ed eleggeva magistrati.

Il Consiglio dei Pregadi, era composto di 45 membri, col titolo di Senatori, ed era competente in materia di finanza, di pace e di guerra, nell'attività diplomatica. Vi era inoltre un Consiglio Minore, composto di sette Senatori e di un Rettore, che aveva l'incarico di fare osservare le leggi votate dal Senato e di rappresentare la Repubblica in ogni solennità.

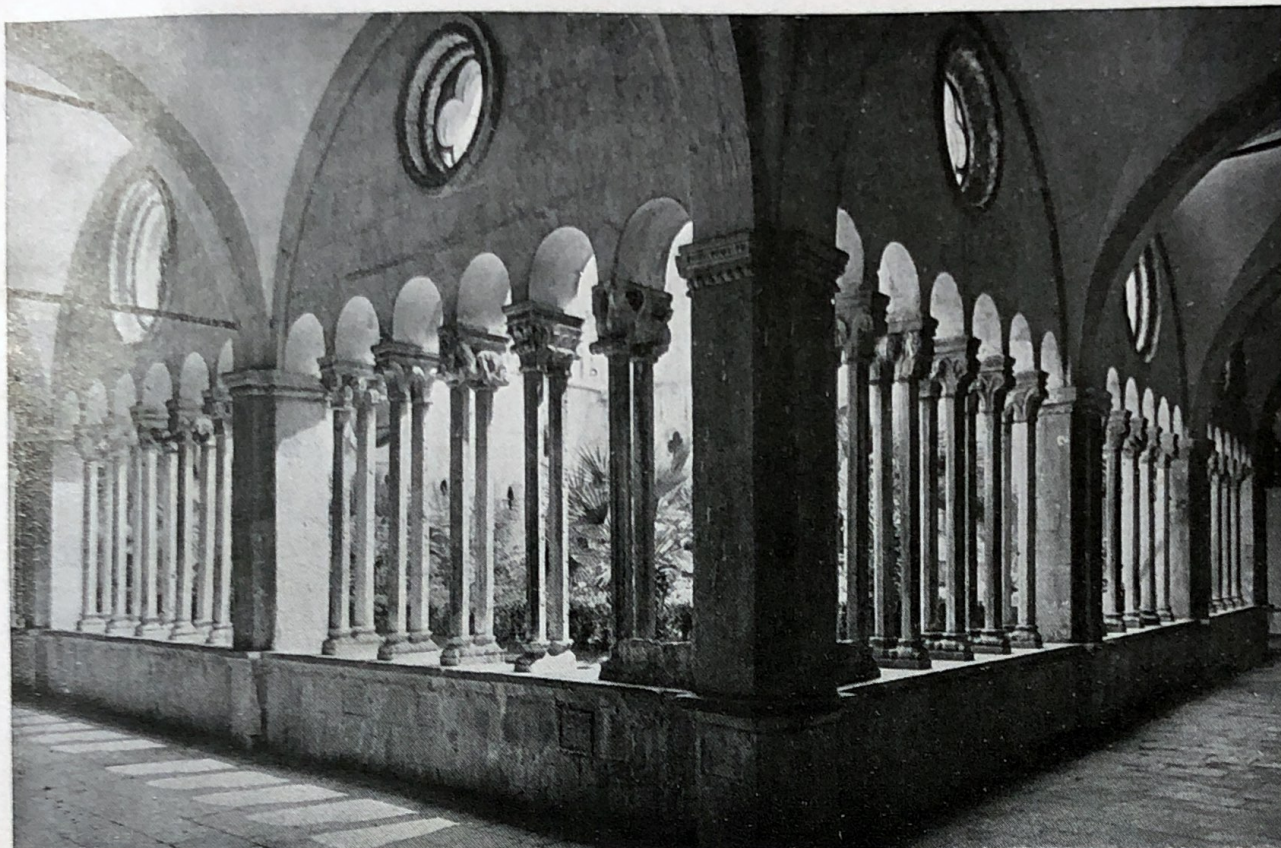
* * *

La bellezza naturale di Ragusa trova un corrispettivo nella notevole ricchezza di opere d'arte; opere che, a differenza di quanto si vede nelle altre città dalmatiche, non hanno la caratteristica impronta veneziana, perchè inalzate da architetti e da scultori prevalentemente toscani e meridionali, ai quali si unirono dei buoni artefici locali, che seguirono il loro stile e la loro ispirazione. Nè va dimenticata l'inevitabile influenza orientale, dovuta alla vicinanza dell'elemento musulmano e ai buoni rapporti che regnarono tra la repubblica di S. Biagio e la Sublime Porta.

L'architetto che primeggia fra tutti nella storia artistica di Ragusa è Onofrio della Cava, da Cava dei Tirreni, presso Salerno, altrettanto provetto nell'idraulica che nell'architettura monumentale. Chiamato dal Senato di Ragusa per approvvigionare d'acqua la città per mezzo di un acquedotto, egli allacciò una polla, non molto lontana e abbondante, a Chenescizza di Giuncheto, e la condusse nell'abitato ove costruì due belle fontane, la maggiore delle quali — chiamata tuttora, in onor suo, la Fontana di Onofrio — è ottagonale, con colonne sugli spigoli e sormontata da una cupola semisferica.

La minore, ma elegantissima, costruì in una nicchia del palazzo della Gran Guardia, compiendo questi lavori nel 1439; ma già l'anno precedente egli aveva costruito il massimo gioiello architettonico di Ragusa, cioè il Palazzo dei Rettori.

In séguito a un'esplosione di polveri, avvenuta nel 1435, era stato danneggiato gravemente il vecchio palazzo, detto comunemente « Castellum » o « Torre », opera del 1388, che serviva da arsenale nel pianterreno e da abitazione del Rettore e da sede del Piccolo Consiglio nel piano superiore.

L'incarico della ricostruzione fu affidato ad Onofrio della Cava che vi si rivelò seguace dello stile di transizione dal gotico al Rinascimento, in uso nell'Italia Meridionale. La facciata, terminata nel 1441, consisteva di un motivo centrale a cinque arcate, racchiuso

(fot. D. Vaccari, Fiume)

RAGUSA - CONVENTO DEI FRANCESCANI: LOGGIATO DEL CHIOSTRO. - (MICHELE PETRARA, DI ANTIVARI - SEC. XIV).

da due torri, non sporgenti. Anche questa nuova costruzione soffrì per un incendio nel 1463. Questa volta si affidò la sua ricostruzione a un toscano, allievo di Donatello e del Brunelleschi, cioè a Michelozzo di Bartolomeo, ch'era stato appunto già nel 1462 come architetto della Reggenza e che propose una ricostruzione nello stile del Rinascimento e vi si accinse infatti, mutando, tra altro, la forma degli archi, da acuta in semicircolare.

Ma il Rettore e il Senato, conservatori nell'arte come in politica, non erano soddisfatti dell'eccessiva « modernità » di Michelozzo e lo frenavano. Egli finì per sentirsi a disagio e se ne andò, nel 1464, lasciando incompleta l'opera che fu finita dall'architetto dalmatico Giorgio da Sebenico, il quale si sentiva più affine, per gusto e per tendenza, a Onofrio della Cava; quindi ciò che nel palazzo ha sapore goticizzante è di Onofrio o di Giorgio; ciò che è invece di sapore classico, è del toscano Michelozzo.

Bellissimo lo scalone; interessanti i due picchiotti del portone: uno di sapore bizantino, in forma di testa di leone; l'altro in figura di guerriero in cotta di maglia, piantato fieramente su una testa di leone.

Le finestre del piano superiore sono bifore archiacute, contenenti archetti interni trilobati. Osserviamo qui che in pochi altri luoghi il gotico resistette tanto a lungo di fronte al Rinascimento come a Ragusa, probabilmente per il carattere aristocraticamente conservativo della Reggenza. Vediamo quindi in stile gotico il palazzo della Dogana Vecchia o Sponza, che sembra sia stato eretto da uno degli allievi di Michelozzo, il Dalmata Mikaelis, nell'anno 1516. Situato in fondo allo Stradone, con una facciata prospiciente verso l'antica dàrsena chiamata Porto Cassone, è una costruzione a tre piani, circondante un cortile. Al pianterreno, verso la piazza, è un portico; al primo piano una trifora centrale, fiancheggiata da due finestre gotiche con trafori nelle lunette. Le finestre del secondo piano sono quadrate, e la facciata è terminata da una esile cornice sormontata da sottili merlature a pinnacolo, sul genere di quelle del Palazzo Ducale e della Cà d'Oro a Venezia.

Nel mezzo della piazza sorge un pilo quadrangolare di pietra, sormontato da ringhiera di ferro a foggia di tribuna. Nello stesso è incastrata l'asta della bandiera, dalla quale sventolò per un millennio lo standardo della Repubblica. Sul davanti si vede la statua

(*fot. D. Vaccari, Fiume*)
RAGUSA - CHIOSTRO DEL CONVENTO DEI DOMENICANI - PARTICOLARE.

del paladino Orlando dell'epopea Carolingia, che secondo la leggenda popolare, preso imbarco sulla flottiglia Raguséa, affrontò due tremendi corsari Saraceni presso l'isoletta Lacroma, sbaragliandoli. L'attuale pilo architettonico, in pietra di Curzola, fu scolpito nell'anno 1417 da Mastro Antonio « Tajapietra ».

A destra della torre dell'orologio v'ha il palazzo della Gran Guardia con un portale cinquecentesco fregiato da un mortaio e da tre palle da cannone. In una nicchia si vede la fontanella di Onofrio, costituita da un bacino ottagonale, ogni faccia del quale reca un bassorilievo figurato; nel mezzo v'è una colonna spiraliforme che porta il bacino da cui sgorga l'acqua; questo è a sua volta coronato da un cippo composto di sei delfini che reggono con la coda altrettante conchiglie.

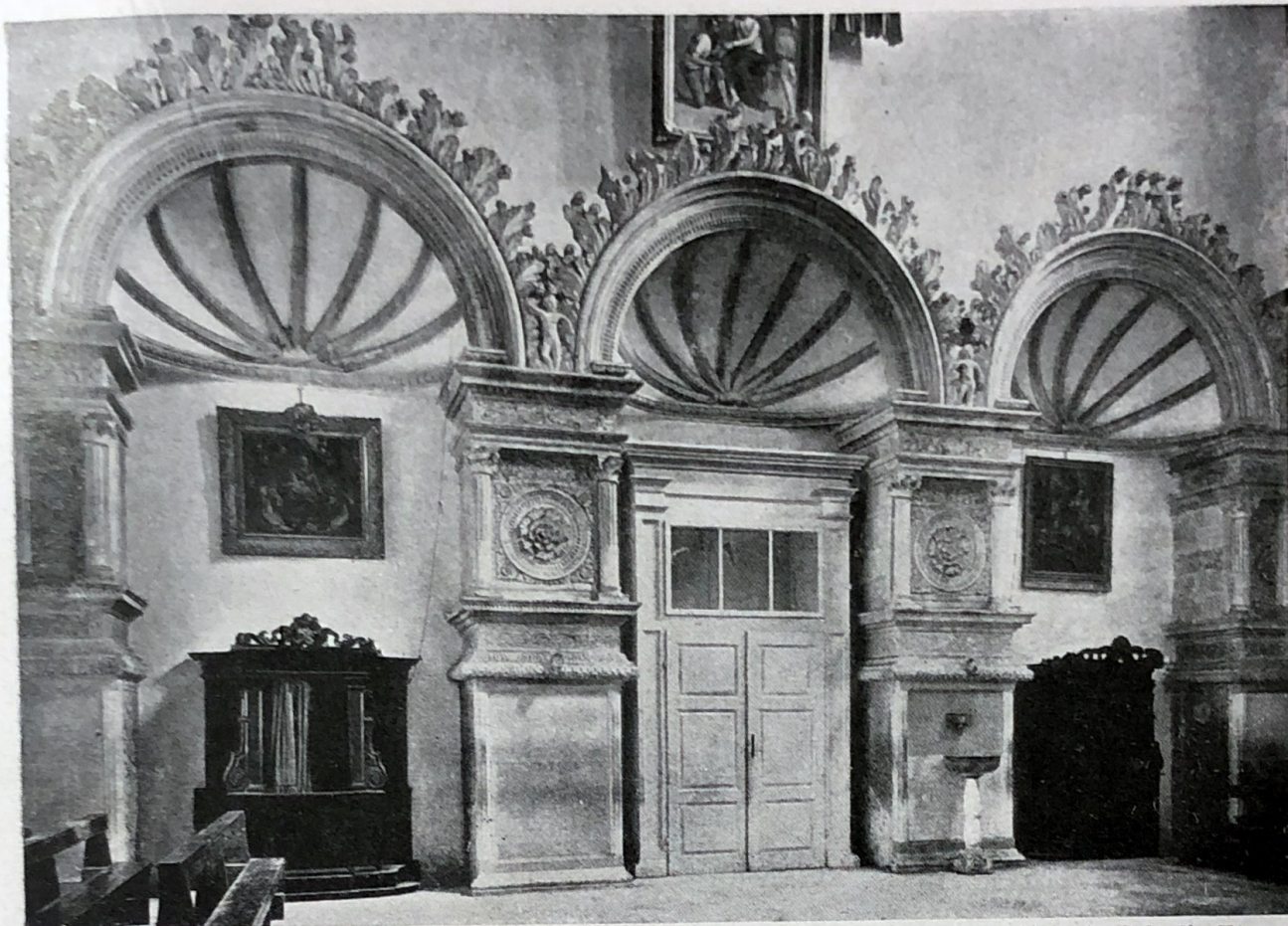
La piazza contiene anche la chiesa del patrono della città, S. Biagio, ricostruita nel 1715 sui ruderi di una precedente, distrutta dal fuoco.

Il massimo edificio sacro della città, cioè il grande Duomo romanico, che si vuole fondato da Riccardo Cuor di Leone, re d'Inghilterra, al ritorno dalle Crociate, andò distrutto nel terremoto del 1667, e l'attuale Duomo fu ricostruito in istile barocco nel 1671 da Andrea Buffalini di Urbino e terminato, con sapore anche più accentuatamente barocco, nel 1713 da Angelo Bianchi.

Sono a Ragusa due grandi e artistici conventi con mirabili chiostri, ciascuno prossimo a una delle due porte di città, alla cui difesa in caso di guerra i frati erano tenuti a contribuire colle armi in pugno.

Vicino alla Porta occidentale o delle Pile, è il Convento dei Francescani, incominciato nel 1319. Mentre la chiesa fu notevolmente modificata, il bel chiostro rimase però all'incirca come fu disegnato originariamente, per quanto i terremoti v'abbiano aperte brecce, cui si dovette porre riparo. Il chiostro è di stile romanico trattato con caratteristica ispirazione dalmatica. Gli archi, a pieno centro, contengono sei arcatelle, pure a pieno centro, sorrette da svelti pilastrini ottagonali abbinati, con basi e abachi accoppiati, ma con capitelli separati. Questi ultimi mostrano la più grande varietà di soggetti: vi si vedono mostri, maschere, scimmie, quattro cani, riuniti alle reni e persino demonietti alati come nei doccioni del gotico francese. Il nome dell'architetto, incisovi, è: Mycha Petrarius da Antivari (Montenegro). Il giardino centrale verdeggia di aranci, di cactee, di arbusti sempreverdi, e nel mezzo vi sorge una graziosa fontanina sormontata dalla statua di S. Francesco.

L'altro convento, a Porta Plocce, è quello dei Domenicani. La sua chiesa risale al 1245 e, come osserva il Jackson, rivela fortemente l'influenza teutonica con la sua austera nudità. Il chiostro è ad arcate a pieno centro, ciascuna suddivisa in arcatelle minori, trilobate, mentre il soprastante terrazzo è provvisto di un parapetto a trafori geometrici. Il complesso non è molto geniale e appare piuttosto secco e legnoso. Nel mezzo del cortile è un pozzale con due colonne ioniche che reggono un architrave.

Tra gli edifici sacri, ricordiamo la chiesa del Salvatore di stile lombardesco, eretta dopo la pestilenza del 1520; e la chiesa dei Gesuiti, dovuta all'arte del sommo prospettico Padre Pozzo da Trento, che è pure l'autore della chiesa dei Gesuiti di Trieste, e che fu

(fot. A. Schroll, Vienna)

RAGUSA - NELLA CHIESA DEI DOMENICANI.

eretta tra il 1699 e il 1725. Vi si accede per mezzo di una gradinata monumentale dovuta al Padelacqua.

Ma la caratteristica più appariscente e notevole di Ragusa sono le belle e conservatissime mura della città, rafforzate da torrioni rotondi, il più robusto dei quali è quello del saliente verso il Monte Sergio, chiamato *Torre Minceta* dal nome di una famiglia patrizia ragusea. Esso sembra la sovrapposizione di due torrioni sopra un bastione angolare provvisto di torricciole. Pare che questo bello e forte propugnacolo sia stato disegnato da Giorgio da Sebenico.

Molto imponente è anche il Forte S. Lorenzo, sopra un'alta roccia che strapiomba sul mare.

Altra fortezza importante era il Rivellino o Leverino, fuori Porta Plocce, detto anche Forte Pio, in onore di Papa Pio II, che ne promosse la costruzione a maggior presidio della Cristianità contro gl'Infedeli, nel 1459, allorchè voleva fare di Ragusa la base d'appoggio per l'ultima Crociata. Infine sulla sommità di Monte Sergio, a 419 metri sul mare, Napoleone I fece costruire dal Maresciallo Marmont il *Forte Imperiale*, che domina mirabilmente la città e la rada.

* * *

Non è completo uno studio su Ragusa che non ricordi i suoi incantevoli dintorni e, in primo luogo, Lacroma. Questa deliziosa isoletta, a meno di mezzo chilometro dalle mura di Ragusa, è uno scoglio tutto verde, di circa due chilometri quadrati di superficie e dalle sponde alte e dirupate, tanto che in addietro esse servivano quale *rupe tarpea* al governo raguséo, per precipitarvi i traditori e i sacrileghi, cuciti in sacchi, come usavano fare i Turchi colle odalische infedeli.

Già i Romani vi avevano costruite opere; poi vennero i monaci che vi eressero un convento nel quale alloggiò Riccardo Cuor di Leone, re d'Inghilterra, nel 1192, al ritorno dalla Crociata, e quivi fece il *voto* di erigere il Duomo di Ragusa. Vi abitò pure nel 1396 l'imperatore Sigismondo allorchè fuggiva, dopo la sconfitta inflittagli dal Sultano Bajazet.

Il romantico arciduca Massimiliano d'Austria si fece costruire uno *châlet* presso l'an-

(*fot. D. Vaccari, Fiume*)
RAGUSA - CHIESA DI SANT'IGNAZIO DI LOYOLA (O DEI GESUITI): SCALINATA. (A. 1684 - ARCHITETTI: BORROMINI E POZZO).

tico monastero, che poi fu posseduto e goduto dall'Arciduca Rodolfo, altra vittima del fato che incombeva sulla dinastia Absburgica. Dopo la sua morte, lo *châlet* fu ceduto dall'Imperatore Francesco Giuseppe ai Domenicani e oggi è adibito a Sanatorio per bambini cagionevoli. Nell'isola, circondata da fitto boschetto, è un lago salato chiamato il Maremòto, il quale è in comunicazione col mare per mezzo di un sifone naturale e segue quindi il movimento di flusso e riflusso della marea: serviva da bagno appartato per i domenicani del vicino convento. Sul cocuzzolo più alto dell'isola sta un forte, chiamato francesemente *Fort Royal*, ora in disarmo.

Di fronte a Giuppane è l'approdo di Cannosa — a cui si volle mutare il bel nome italico in quello slavo di Tresteno — rinomato per i due giganteschi platani e per lo stupendo parco della Villa Gozzi. Si dice che i platani siano i più grandi d'Europa. Il maggiore misura venticinque passi di circonferenza sul tronco, e i rami principali si protendono per trentadue passi in due direzioni, senza appoggio alcuno. Il parco dei Conti Gozzi è abbellito da statue, grotte, giuochi d'acqua e da una flora di carattere prettamente tropicale. Ivi si radunava all'aperto il Senato raguseo nelle afose giornate estive, già nel 1525, data della sua fondazione.

Fra Gravosa e Ragusa si protende sul mare la penisola di Lapad, folta di uliveti e di macchie di carrubi, intramezzata da cipressi, attraverso i quali si svolge la bellissima « strada panoramica Lichtenstein », che conduce ad alberghi e a stabilimenti balneari di lusso.

L'antica Epidaurum, chiamata per un millennio Ragusa Vecchia, si chiama ora Cavtat, ed è anch'essa stazione climatica.

Chiudiamo questa rassegna della storia, del carattere nazionale e dell'arte di questa città con le parole di uno straniero imparziale, cioè del Kirchmayer:

(*fot. A. Schroll, Vienna*)
RAGUSA - SAN SALVATORE: PARTICOLARE DELLA FACCIATA COL MAGNIFICO ROSONE.

(fot. D. Vaccari, Fiume)

L'ISOLA DI LACROMA VISTA DALLA PENISOLA DI LAPAD.

« La città di Ragusa eserciterà sempre un grande fascino pel ricordo della sua Repubblica. Come i grandiosi avanzi del Palazzo romano di Spalato, impongono un reverente ricordo alla memoria di quell'imperatore Diocleziano che è una delle più salienti apparizioni del paganesimo morente, così le mura e le torri medioevali di Ragusa evocheranno in ogni tempo il romantico ricordo di uno staterello repubblicano, la cui esistenza può dirsi la lotta miracolosa di un David che, colle sole armi del suo ingegno, respinse per quasi tredici secoli gli assalti dei Golía che lo attorniavano, ed evocheranno il ricordo di un patriziato che governò sempre con moderazione, saggezza e giustizia e da cui scaturì nei varii campi una pleiade di letterati, poeti, artisti e uomini di Stato; un patriziato che si mantenne all'altezza del suo compito sino alla fine della Repubblica, giammai s'infiacchì, ne degenerò, e serbò sempre negli usi e nel formalismo antico tale severità di principii, e tale morigeratezza di costumi da ricordare l' ideale, umanamente irrealizzabile, della Repubblica di Platone, in quanto il sommo filosofo intendeva che la virtù e la giustizia costituissero i cardini della stessa ».

⁂

Nell'intrattenervi di Ragusa abbiamo voluto conservare la massima serenità ed oggettività; abbiamo ascoltato i racconti degli antichi cronisti, abbiamo letto le impressioni di viaggio di stranierî côlti ed imparziali, abbiamo interpretato la voce degli antichi monumenti, che cantano imperterriti la loro storia, piaccia o non piaccia agli « estranei »!

A chi ci legge resti il facile incarico di fare giustizia sommaria di tutte le imposture che si sono andate ricamando recentemente intorno alla bellissima e gentile Atene della Dalmazia.

Arch. ARDUINO BERLAM.

COL TOURING, DA PARMA A VENEZIA (15-18 Giugno 1933)

Escursione parzialmente fluviale per la visita alle principali opere di sistemazione del Po. Durante l'escursione si toccheranno i centri di Parma, Mantova, Ferrara, Chioggia e Venezia. — *Chiedere il programma a partire dal 15 Maggio, inviando francobollo da L. 0,50.*

UN ASPETTO DEL PANORAMA CHE SI GODE DA SAN BARONTO. - VERSO IL CENTRO DELLA VEDUTA, IL CASTELLO DI LARCIANO.

TOSCANA PITTORESCA

S. BARONTO DI MONTE ALBANO E LA SUA FESTA DI CALENDIMAGGIO

NARRANO le antiche Cronache come alcuni secoli avanti il 1000, in conseguenza del comandamento avuto in una visione, un fraticello scalzo, ma di ben nobile lignaggio, che aveva nome Baronto, se ne partisse peregrinando dalla Francia, dal monastero di S. Pietro in Logoredo (Berry), e se ne giungesse alfine una notte, dopo aver superato infiniti ostacoli che ebbero ad attraversargli il lungo cammino, alle falde del Monte Albano, in Toscana.

Tanto era il suo desiderio di toccarne al più presto la cima, che, senz'attendere la piena luce del mattino, prese a inerpicarsi su per le falde dirute del monte, valicando miracolosamente botri e fratte scoscese, superando l'intrico di macchie da lupi, sfondando forteti irti di rovi; e non ristette, fino a che non ne raggiunse la vetta, dove doveva in appresso sorgere l'oratorio dedicato al suo nome e al suo culto.

Aspra e dura era stata l'ascesa: ma il panorama impareggiabile del vasto mondo, che in ogni senso di lassù l'occhio abbracciava, era tale da ripagare ogni fatica; e lo sparuto pellegrino dovette buttarsi bocconi sul terreno rendendo grazie al cielo, e baciando i macigni affioranti.

Una grotta naturale riparò alla meglio dai geli notturni e dalle intemperie le sue membra martoriate, e qualche frutto selvatico e una boccata d'acqua sorgiva furono sufficienti a sostentare l'asceta nella sua vita solitaria e penitente, intesa a cercare la via della verità.

Così accadde che, standо ivi il pio Baronto

L'ANTICO MONASTERO DI SAN BARONTO CON LA PITTORESCA CORONA DEI CIPRESSI.

nel suo crudo romitaggio, fu più volte osservato dai pastori della valle che giungevano lassù, e ben presto la fama della sua santità se ne andò lontana.

Sta di fatto che a lui volle in seguito unirsi un altro gentiluomo, di nome Desiderio; e ancora fecero poi domanda di associarsi altri quattro giovani, sdegnosi tutti del consorzio delle umane genti.

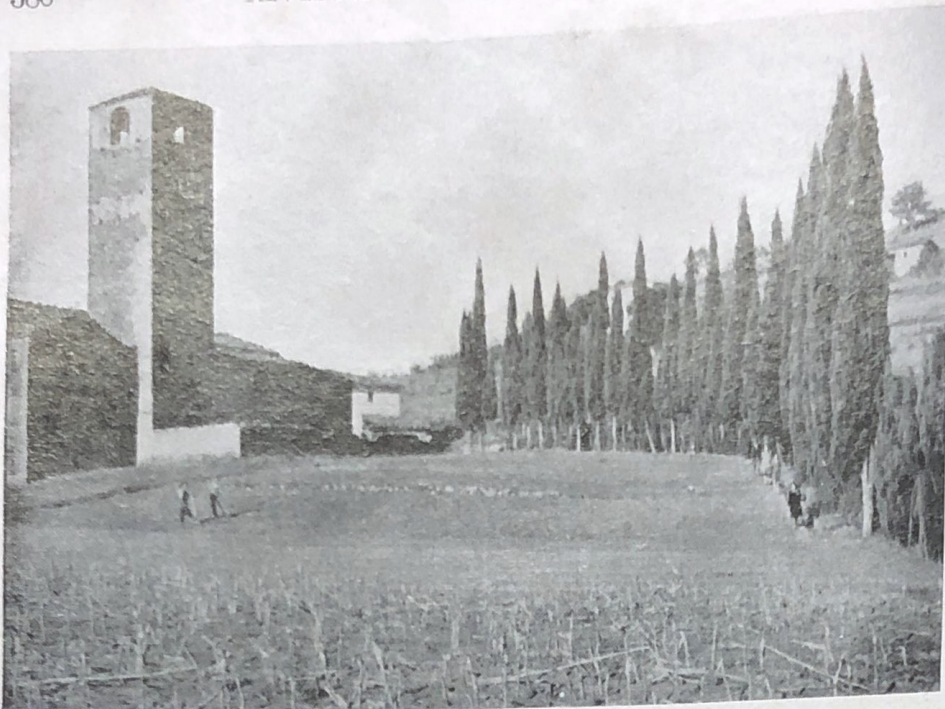
Ma quella vita di stenti e di penitenze non fu lunga: presto infatti se ne partì per il più lungo, estremo viaggio il Santo fondatore, quindi il primo suo compagno, S. Desiderio, poi ancora gli altri quattro; e a tutti fu data onorata sepoltura nella piccola cappella che essi stessi si erano venuta fabbricando, per meglio ottemperare ai loro bisogni spirituali.

Le antiche Cronache attestano che la memoria di quei santi eremiti fu, dopo la loro morte, ancor più venerata, perchè non tardarono ad oprare prodigi in favore di quelli che con fede si rivolsero alla loro intercessione.

Fin dalla lontana Francia sarebbero venute a prostrarsi qui turbe di pellegrini di quella nazione, che già fu detta primogenita della Chiesa cristiana. E, mercè le larghe oblazioni che i pellegrini vi lasciavano, non tardò a sorgere in quel luogo un'assai degna costruzione; e le celle dei Santi penitenti furono trasformate in un vero e proprio monastero, la cui cura venne poi affidata ai Padri Benedettini della congregazione di Cluny.

A quale grado di prosperità e di fama si elevasse quindi il Santuario sotto la custodia di questi attivi ed esperti Padri, ce lo attestano gli antichi Statuti del Comune di Pistoia, del 1100, e le cospicue donazioni che al predetto monastero vennero elargite nei primi tre secoli dopo il Mille.

I Padri Benedettini continuarono quivi le virtù e l'operosità del santo Fondatore, e, oltre alla cura delle anime — occupazione loro principale — attesero anche a dare sviluppo e incremento all'agricoltura, come i bisogni richiedevano. Vi furono quindi dissodate le terre, migliorate le strade, aperti e favoriti i traffici e i commerci, più per opera loro, che non per diretto intervento delle autorità comunali di quei tempi.

Quando poi, un po' più tardi, i pubblici

S. BARONTO - IL LATO OCCIDENTALE DEL MONASTERO COL VASTO PRATO ANTISTANTE.

limiti del suo dipartimento, e da questi a Pistoia, centro in cui tutte quante convergevano.

Frattanto i donativi, le oblazioni e i lasciti che il Cenobio di S. Baronto continuò a conseguire, ne aumentarono continuamente le rendite; verso la metà del '300 esso raggiungeva così il massimo della sua prosperità. Ma questo periodo fu di breve durata, perchè qui, più che altrove, si abbattè furibonda l'ira dei partiti e delle fazioni dei Bianchi e dei Neri, (promosse dalle rivali famiglie pistoiesi dei Panciatici e dei Cancellieri), che dalla fine del sec. XIII ai primi del XIV desolarono tanta parte del territorio di quel Comune, con arsioni, rovine e devastazioni inaudite.

È durante questi anni che furono asportati o andarono perduti sacre immagini, candelieri d'argento finemente cesellati e altri preziosi oggetti che arricchivano il tesoro del Monastero. Seguirono alterne vicende riguar-

poteri ebbero modo di volgere le loro cure al contado, tra i savi ordinamenti che ancor oggi sono oggetto di ammirazione presso gli studiosi di diritto pubblico, noi troviamo che essi vollero, in certe determinate circostanze, in cui il transito dei paesani e dei forestieri diveniva molto maggiore, provvedere alla tutela e alla sicurezza delle principali strade — a quei tempi tutte mulattiere — che collegavano Pistoia con le località più eccentriche del suo distretto. E — secondo quello Statuto — tra le strade che dovevano essere vigilate così nella festa di S. Bartolomeo, come in quella di S. Iacopo, patrono della città, e nella festa di esaltazione della Santa Croce, troviamo nominata la strada di S. Baronto.

In tale documento, prezioso per la storia delle antiche strade del distretto di Pistoia, si elencano chiaramente le sei antiche vie, che conducevano dalla città alla periferia, fino agli estremi

UNO SPETTACOLO FREQUENTE SULLA STRADA DI S. BARONTO.

UNA BEATA FAMIGLIOLA GRUFOLANTE NELLA MACCHIA SUI MONTI DI S. BARONTO.

SCENETTA PASTORALE LUNGO LA MULATTIERA DA PRATOMAGNO A SAN BARONTO.

UN CARICO ODOROSO, FRUTTO DELLE PRATERIE DI SAN BARONTO.

do ai beni dell'Abbazia, in conseguenza di una crisi interna dell'Ordine Benedettino, e così accadde che il vetusto edificio fu talvolta lasciato andare in rovina, tal' altra male riedificato nella parte rovinata.

Oggi la Chiesa a croce latina presenta ancora, con la sua torre severa e, così all'esterno come all'interno, tracce non dubbie della sua costruzione medioevale; ma si vede pur chiaramente che nel corso dei secoli andò soggetta a notevoli alterazioni, e dovette inoltre perdere molti ornamenti. Rimangono in piedi soltanto la facciata, la torre e qualche altra parte secondaria, tutte di pietra forte scalpellinata, di color grigio molto scuro. Le antiche absidi esterne furono sostituite da recenti ricostruzioni in brecciato, che stonano alquanto con la ciclopica solidità della torre, a prova di secoli.

Nell'interno è notevole la divisione in chiesa inferiore e chiesa superiore o presbiterio, al quale si accede per una scala centrale di quattro gradini. La parte inferiore è ornata di due altari, uno dei quali, con tela assai buona del sec. XVI. La parte superiore ha subìto gravi alterazioni, in quanto le mura furono più volte rintonacate e mal dipinte. L'altare maggiore è posto sotto la tribuna, essa pure imbiancata ed alterata.

Degna invece di attenzione e di essere visitata è la cripta, a cui si accede per due scale laterali, poste di qua e di là dalla scala centrale che immette al presbiterio. È questa tutta a piccole volte, sostenute da un quadruplice ordine di colonne poliformi, di circa quattro metri di altezza. Essa pure è a forma di croce, con tre absidi o tribune; nelle due laterali, è posta una grande ara di forma rettangolare, coperta da un'ampia lastra di marmo bianco e il suo basamento è tutto incrostato di bozze di marmo, pure bianco, alternate con altre di color verde scuro. A metà circa del basamento, sul lato destro, è aperta una finestrella, attraverso la quale i fedeli introducevano nell'interno del-

S. BARONTO - SANA E ROBUSTA VECCHIEZZA, TEMPRATA DAL SOLE...

DOLCI, MORBIDI PROFILI FORMANO LA CARATTERISTICA DELL'APPENNINO INTORNO A S. BARONTO.

l'ara la testa, fiduciosi che i Santi ivi giacenti li guarissero dai loro malori.

Dalle numerose colonne, quasi tutte di pietra serena, sono notevoli e degne di studio le prime due, a facce piane, terminanti in ispigoli, sulla parte superiore delle quali, presso antichi e svelti capitelli, appaiono incisi alcuni ornati appartenenti alla prima età dell'arte, e una orante che ci richiama quelle delle catacombe romane.

⁂

La vetusta abbazia di S. Baronto rimane ai nostri dì quale l'abbiamo descritta: ma, tutt' all' intorno, quali e quante trasformazioni!

La disagevole mulattiera che s'inerpicava fin lassù, in mezzo a selve e a sentieri da capre, è stata sostituita, fin dall'ultimo quarto del secolo, da una magnifica strada provinciale carrozzabile, che unisce Pistoia con S. Baronto, Vinci, Empoli e i castelli circonvicini, e sulla quale fa servizio pei viaggiatori, con due corse al giorno, una comoda autocorriera postale, che attraversa luoghi davvero incantevoli.

Venendo dalla piana pistoiese, la strada che tocca paesetti popolosi, come Bonelle, Cantagrillo e Casalguidi, incomincia dolcemente a salire, dopo il settimo chilometro dal capoluogo, attraverso due ali di vigneti modello e di oliveti ubertosi, che si alternano con tratti di folto bosco ceduo, tutto a palina e a pini. Ampie curve addolciscono l'ascesa che diviene sempre più ripida in breve tratto; l'orrido dei precipizi è vestito e attenuato da folta vegetazione di castagni selvatici, asserragliati da marruche e da rovi; e l'occhio del turista è attratto più oltre, nella vasta pianura che salendo si disvela, tramezzo alle acacie fronzute, delle valli dell'Ombrone e dell'Arno, limitata come un anfiteatro dai monti dell'Appennino pistoiese e del Casentino. Brillano al sole, giù in lontananza sempre maggiore, tra scacchiere verdi di campi e di orti, coltivati come aiuole di giardini, il campanile e le bianche case di Pistoia, i cento comignoli rossicci della industriosa Prato, il campanile di Giotto e il Cupolone della Città dei fiori, nonchè i mille paesetti intermedî che disseminano le loro casette nei prati, come greggi lanosi.

Ma eccoci a S. Baronto, alla fermata detta

ASSEDIO DI BIMBI INTORNO AL VENDITORE DI PALLONI.

dell'« Indicatore », che prende il nome dal cippo segnamiglia posto a lato della strada, donde si disvela, sul versante meridionale, un panorama ancor più bello del precedente, incorniciato — movendo da sinistra — dalla montagnola di Siena con dietro l'Amiata superbo e i gioghi di Volterra, la pingue Valdinievole, il padule di Fucecchio pieno come un lago, l'Arno fino alle falde della Verruca, i monti di Pisa e le Apuane, bianche talora di nevi, ma pur sempre di marmi, e limitato in fondo in fondo da una sottile striscia di mare — il mar Tirreno —, che si confonderebbe con l'orizzonte, se non balenasse al sole come la lama di una spada.

Strombetta la corriera per sollecitare i passeggeri, che si attardano nella bottega del Torrigiani, famosa per le pappardelle sulla lepre e pel genuino « Chianti Montalbano »; imbarca questi e la corrispondenza, e si getta giù a precipizio per la strada di Lamporecchio, il borgo celebre per aver dato i natali al poeta Francesco Redi e... per i suoi dolcissimi cialdoni, detti qua « brigidini »; poi prosegue per Vinci, patria di Leonardo, e per la popolosa Empoli, sulla linea Pisa-Firenze, ultima mèta del lieto viaggio.

Ma torniamocene indietro a S. Baronto, magari per l'altra strada di Pietramarina, ch'è la più alta vetta del Monte Albano (metri 586 s. m.), e, dal castello di Carmignano, altra culla del Chianti tipico, saliamo a Monte Fiore, dove si trova la « Cisterna » ovverosia il relitto della torre dei Banchieri, distrutta nel 1228; dobbiamo pur considerare questo saluberrimo paesetto, a cavaliere dei due versanti più fertili della Toscana, nell'ultimo aspetto che ha assunto, di stazione climatica.

Che tale sia, ce lo svelano le molte bianche casette costruite pietra su pietra da questi industriosi popolani, i quali fanno campagne estive — magari come camerieri di grande albergo a Viareggio — col segreto sogno di costruirsi poi quassù il loro nido per la vecchiaia; casette civettuole, con ogni agio, che la pretendono a villini, e si alternano con varie botteghe di commestibili — che si chiamano tutte modestamente... alberghi — con negozi di mercerie e d'altro.

D'estate il movimento è grande: tutte le pensioni e le case si riempiono di villeggianti, appartenenti in genere a quella media borghesia delle città che si accontenta del rezzo dei cinquecento metri, perchè la borsa non permette di salirsene più in alto, o di andarsene più lontano: al mare per esempio.

Pure, qui si sta davvero benissimo; ci si mangia bene, ci si beve ancor meglio, si respira un'aria purissima e balsamica, assai fresca anche nei meriggi più assolati, perchè in questa gola si danno convegno abituale tutti gli zeffiri locali, che in certi giorni — per dire il vero — soffiano tanto, da farci reggere male in piedi in mezzo alla strada.

Ma ci sono degli angoletti, al riparo da ogni vento, nei prossimi boschetti, tutti pieni di ciclamini tra soffici muschi che invitano a sdraiarsi come su ideali coltri profumate — così, ad esempio, alla « Fraschetta » subito dietro la chiesa — dove è tanto bello fantasticare, in mezzo a quello scenario di anfiteatro!

E, per chi abbia la gamba buona, quanti interessanti paesetti ci sono qui presso da visitare, quali belle passeggiate da fare, sia sul versante di Empoli, sia su quello di Pistoia!

A non più di 5 km. c'è il castello di Larcia-

MERCATO E BANCARELLE IMPROVVISATE ALLA SAGRA DI SAN BARONTO.

no — sul fianco destro del monte — roccaforte dei conti Guidi fino alla metà del X secolo, avuta in donazione da Arrigo VI e riconfermata in loro signoria da Federico II; a meno di quattro km. è Lamporecchio con la bella Villa Rospigliosi, detta « Spicchio » per essere stata compiuta solo in parte, su disegni del Bernini, per ordine di Clemente IX; e poi ancora Cerreto Guidi, uno dei più antichi castelli della Toscana, con una pieve del sec. XIII, le già ricordate Vinci, Empoli e Carmignano, e inoltre Serravalle, Monsummano, Montelupo e tutti gli altri paesi e castelli d'ambo le valli, mèta d'inesauribili e attraenti itinerarî per turisti volonterosi.

***

Da tempo immemorabile — si può dire — si solennizza in S. Baronto il primo maggio di ogni anno una festa che ha grido sopra tutte le feste consimili dei dintorni.

Da religiosa, com'era essenzialmente in origine, cioè di genti che venivano in pellegrinaggio di lontano per rendere onore o chieder grazia ai Santi ivi sepolti, acquistò in seguito sempre più aspetto di festa profana, carattere di maggiolata e di lieta scampagnata popolare. Una Memoria del 1792 dice addirittura che già a quei tempi era « una festa rumorosissima non consistente che in chiassi, balli e canti ».

Conferì certo alla rinomanza di questo luogo anche l'eccellente «topazio pigiato in Lamporecchio » — come lo cantò il Redi —; e infatti l'aroma di questo prodotto della vite, che fruttifica tra il macigno e il galeastro, è gustoso e inebriante a tal punto, che potrebbe ripetersi sopra l'ingresso delle pingui cantine di S. Baronto il famoso verso che i Senesi scrissero in Fontebranda: « Qui bibit inde furit ». Il vino di queste terre raggiunge infatti abitualmente, e spesso sorpassa, il quattordicesimo grado di alcoolicità.

Non bisogna quindi alzare troppe volte il gomito, perchè questa bevanda fa passar presto... dal divino al demoniaco!

Dalle due valli dell'Ombrone e dell'Arno salgono, dunque, a cantar maggio, brigate festose di buontemponi d'ogni ceto e d'ogni classe, ma in maggioranza giovanotti e ragazze del contado in vesti sgargianti all'ultima moda.... di Lamporecchio.

Tutto il sagrato della chiesa è pieno di questa marea di gente tumultuante; le maggia-

LA BIONDA MESSE DEI CAMPI DI SAN BARONTO.

iole, in costumi bizzarri, ornate di biancospino e di margheritine selvatiche, accompagnano sui cembali le loro nostalgiche canzoni; gli improvvisatori e i cantastorie si sfiatano a contare vicende orripilanti a quei che fan loro corona; le chiromanti leggono la ventura a chi dà loro mezza lira (ci vuole una bella maestria a trovare.... il filo tra i reticolati di quelle mani callose!); i mandolinisti e i chitarristi suonano la tarantella per dar corda alle coppie, i venditori ambulanti gettano le loro merci in braccio a chi... non vuole acquistare.

E intanto, come api all'alveare, entrano ed escono i fedeli dalla piazza nella chiesa e dalla chiesa alla piazza; e quei che non riescono a penetrare a forza di gomiti dall'angusta porta dell'abbazia, strillano che vogliono andare a metter la testa nella buca, che voglion guarire del mal di capo, che voglion sentire il rumore delle acque del Giordano (come dice la leggenda).

Pazienza! A poco per volta viene il turno di tutti; come tocca a tutti un po' del buon vino recato quassù in abbondanza, dalle vicine vigne del Giusti e del Berni, come da quelle di Leonardo e di Cino.

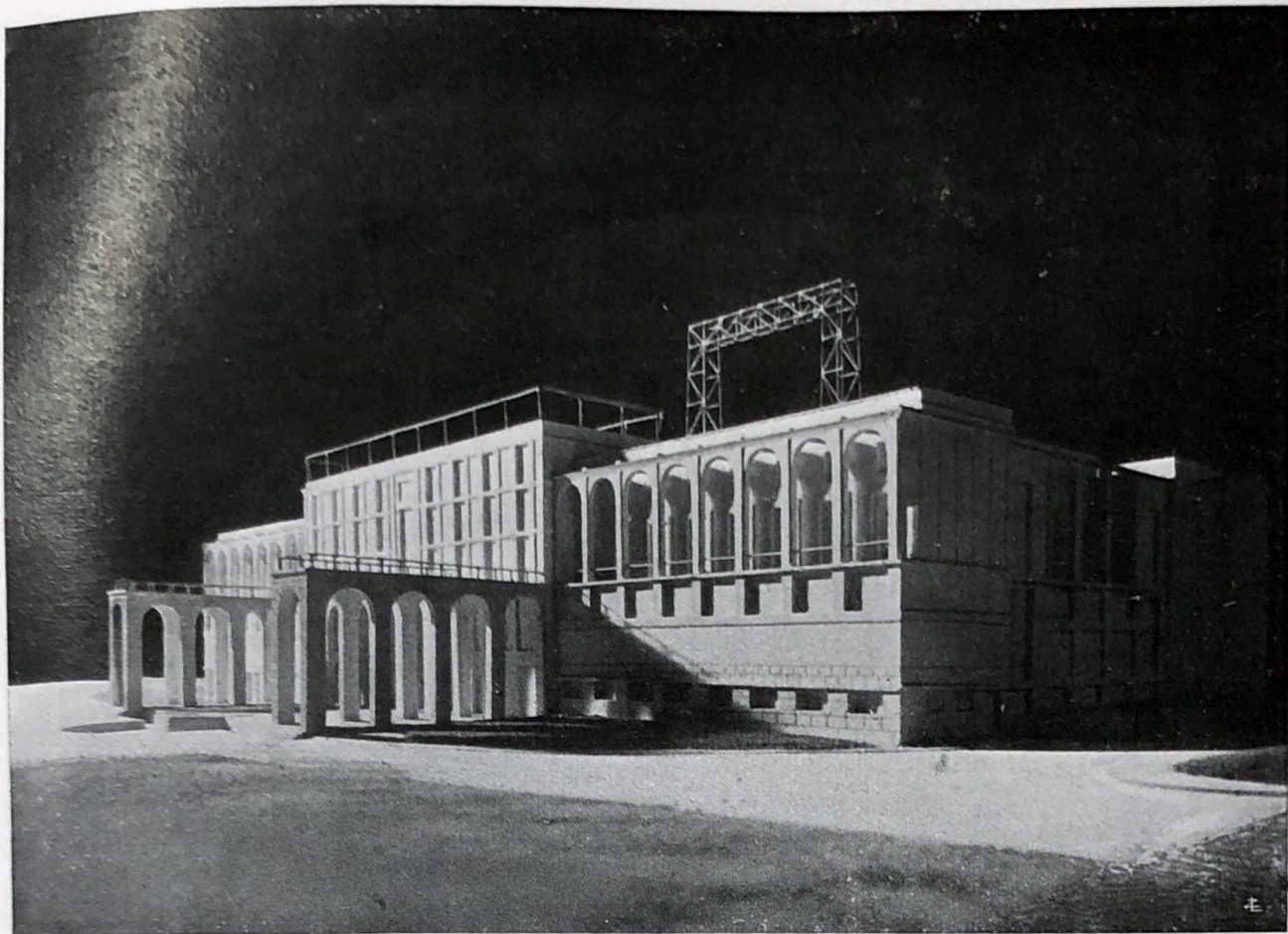
Poi le coppie si sparpagliano; i più vanno a far merenda e a meriggiare nei prati, o alla Fraschetta, o ai pini di faccia.

La festa ha una sosta per ripigliar fiato; poi la danza riprende, si ravvivano gli strilli; come dalla cenere attizzata il fuoco che covasse là sotto, si rinnovano i canti e i suoni.

E finalmente viene la sera, e alla sera in montagna segue presto la notte più fonda.

Torna così a imperare la quiete nel romitaggio del santo Baronto, che venne qui a trovar pace dalla lontana Francia con lungo, faticoso cammino: e ora le lucciole che fanno luce nei campi al rigoglioso grano, che cresce e sta per sbocciare le bionde spiche benedette, si raccontano forse la sua storia secolare, semplice e affascinante come tutte le leggende del buon tempo antico.

Testo e fotografie di

ERMANNO BIAGINI.

IL PALAZZO DELL'ARTE (FONDAZ. BERNOCCHI), SEDE DELLA V TRIENNALE DI MILANO. (PROGETTO DELL'ARCH. GIOVANNI MUZIO).

LA "TRIENNALE" DI MILANO

A primavera quando gli alberi e i prati e le siepi rinverdiscono, e le gemme cominciano a verzicare, e l'aria s'addolcisce, anche il Parco di Milano, il vecchio *barcho* sforzesco che s'allarga fra il Castello antico e l'Arco solenne, lentamente si scuote dal letargo invernale: i viali, ombrati si fanno ospitali, la calma eguale è turbata dalla schiera dei bimbi strepitanti nei loro giochi, dal chiacchiericcio delle balie sgargianti, dal cinguettío delle rondini.

Ma quest'anno il risveglio del Parco è stato meno idillico, meno pacifico: alla quiete dell'inverno è successa la febbre concitata del lavoro; tutto il parco s'è tramutato, per pochi mesi, in un vasto, sonante cantiere. Palizzate sono sorte ovunque, pilastri di cemento, di ferro, di mattone si sono innalzati a gara quasi con gli alberi fronzuti; muri nudi e rudi, prima, poi compiuti, coordinati in ritmi e moduli armoniosi: una città nuova è sorta dal martellante tormento del vasto cantiere.

Architetti, pittori, scultori, ingegneri, tecnici d'ogni ramo, legioni d'operai hanno lavorato con una tenacia, una rapidità, un ordine ammirabili, per dare lo spettacolo pieno e perfetto di ciò che il libero ingegno e la dura fatica degli italiani d'oggi possono produrre nel campo dell'edilizia e delle arti applicate. Ancora una volta, con un impegno che li onora, gli italiani nuovi hanno voluto presentarsi al paragone del mondo.

***

A fianco delle biennali Veneziane e delle quadriennali Romane dedicate alla pittura e alla scultura, e dei periodici « festival » musicali, la Triennale di Milano compie il panorama culturale della vita italiana, inquadrando in una mostra ampia e caratteristica delle arti industriali moderne, una delle maggiori e

UN PARTICOLARE INTERNO DEL PALAZZO DELL'ARTE (ARCH. G. MUZIO).

più squisite manifestazioni intellettuali: l'architettura.

L'ordinamento complesso e vario di questa prima Triennale milanese, fu studiato e attuato con vigile cura dal Presidente Giulio Barella, assistito da Carlo A. Felice, da Gio Ponti e da Mario Sironi, membri del Direttorio; attorno a questo nucleo centrale e coordinatore hanno lavorato con fede e passione, schiere d'artisti e di artefici.

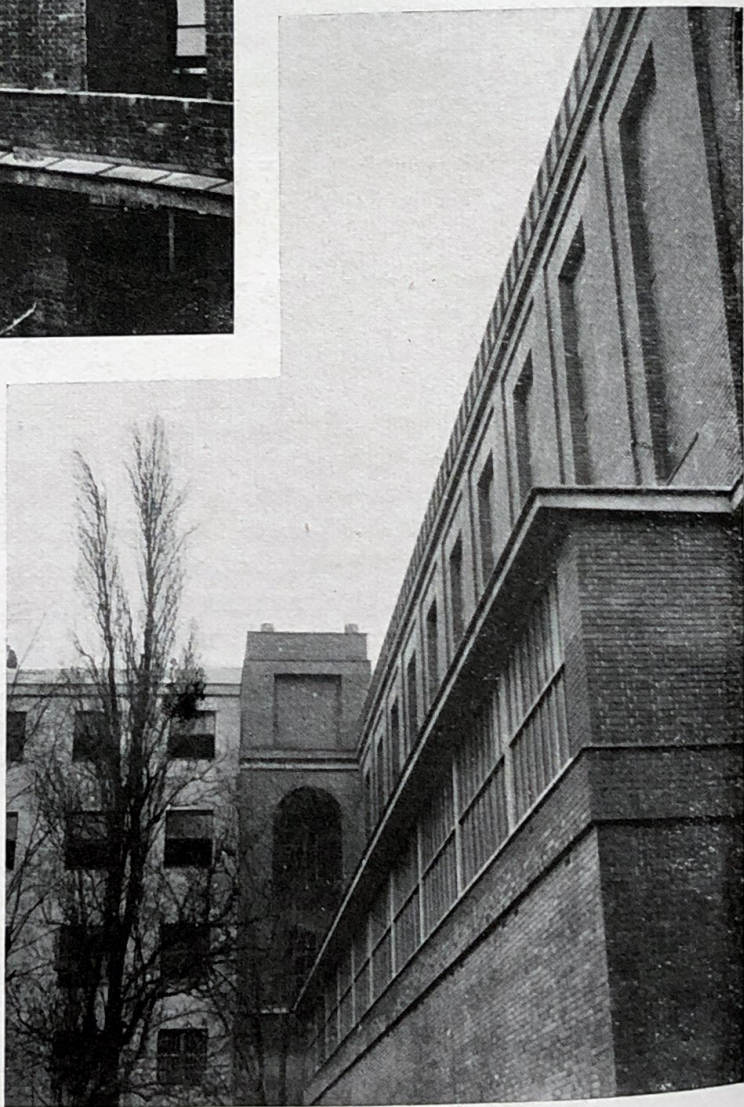
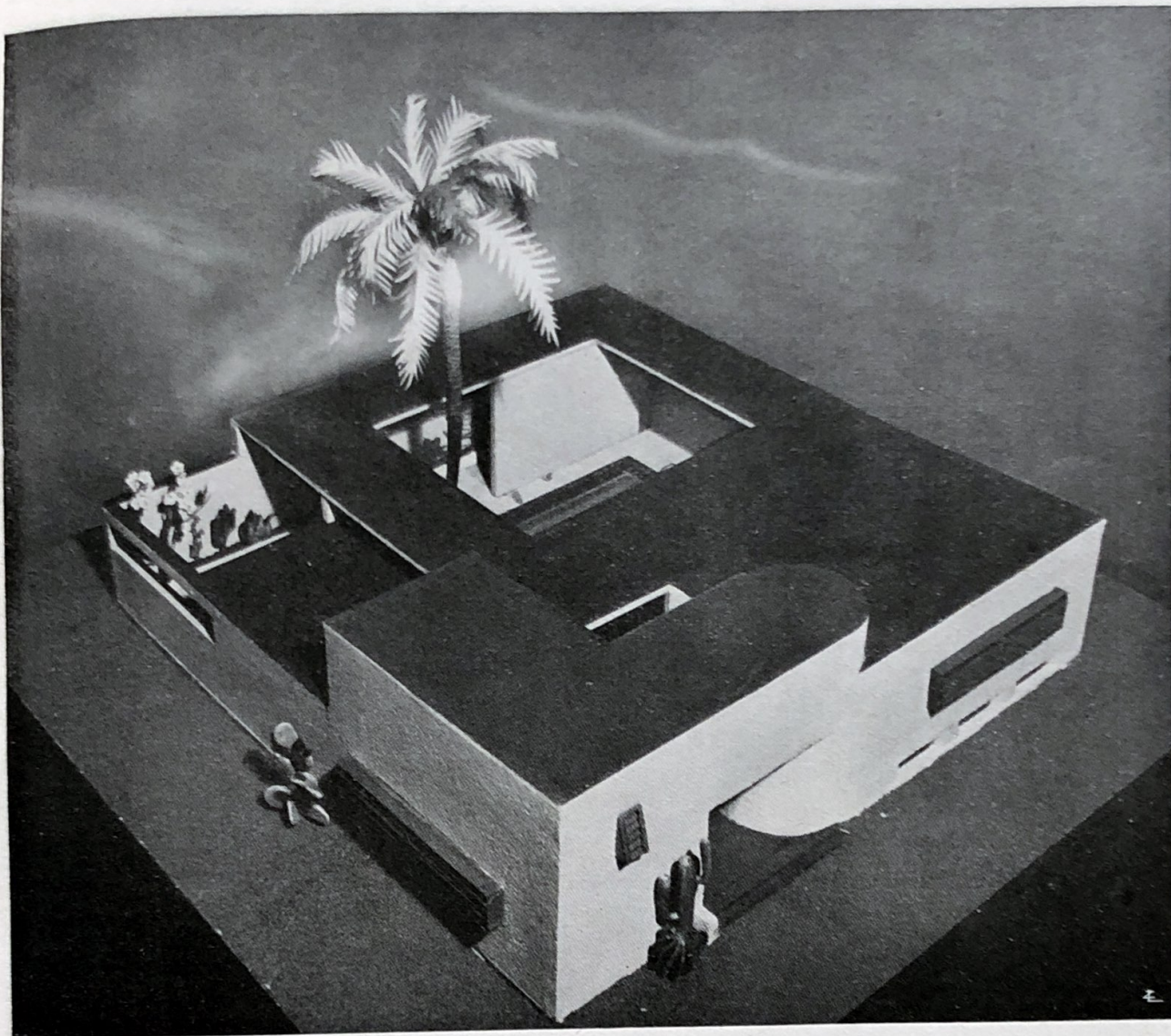
⁂

Le grandi branche della mostra, che si aprirà fra pochi giorni al pubblico, sono tre, e ormai la stampa quotidiana ne ha, a un dipresso, dichiarato e commentato il contenuto.

Due branche — la mostra internazionale dell'architettura moderna e la mostra nazionale dell'abitazione moderna — riguardano strettamente l'architettura; la terza, e cioè la mostra internazionale delle arti decorative e industriali moderne, riflette le arti applicate e minori.

⁂

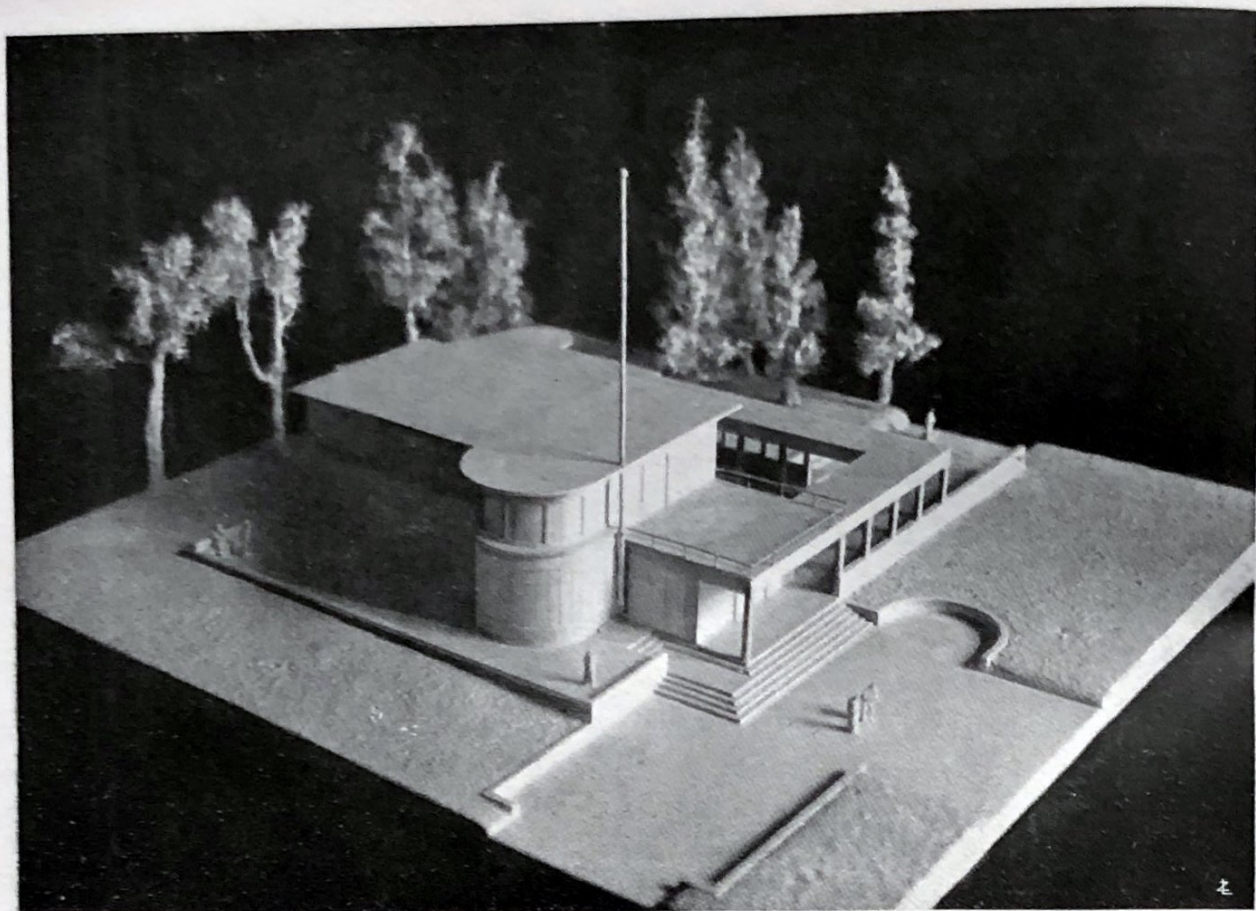
La mostra internazionale di architettura moderna, ordinata e curata dal Direttorio e dagli architetti Pietro Aschieri e Alpago-Novello, delegati del Sindacato Nazionale Architetti, rappresenta una rassegna di valori orientati verso l'ardimento e la novità più decisa.

Felice Casorati, cristallino dipin-

UNO SCORCIO ARDITO SU UNA FIANCATA DEL PALAZZO.

MOSTRA DELL'ABITAZIONE MODERNA - ARCH. L. PICCINATO - PROGETTO DI CASA COLONIALE.

tore di spazi, volumi e... pensieri, ha compiuto, coi suoi allievi, l'allestimento e la decorazione dell'atrio della mostra d'Architettura; prefazione suggestiva e coerente a questo mondo popolato di poliedriche geometrie, di spazi ordinati, di numerate armonie volumetriche.

La *Galleria delle Nazioni* presenta, in una teoria di altissimi telai isolati, alcune visioni panoramiche di architettura moderna; ogni Nazione si presenta con montaggi fotografici, destinati a dare un'idea rapida e caratteristica della sua più recente produzione edilizia; sui vari telai nazionali, interamente rivestiti di fotografie, compaiono dunque opere della Germania, dell'Austria, dell'Inghilterra, della Francia, del Belgio, dell'Olanda, della Svizzera, della Cecoslovacchia, della Polonia, dell'Ungheria, della Svezia, della Norvegia, della Finlandia, della Spagna, dell'U. R. S. S., degli Stati Uniti d'America, dell'Argentina, del Giappone.

La presentazione di queste opere col sistema del montaggio fotografico non mancherà di suscitare qualche comento; ma questo era uno dei sistemi più suggestivi, pittorici e, in certo modo, lirici di disporre le grandi imagini fotografiche; cosicchè ogni telaio non apparisse un arido casellario di fotografie, ma giungesse ad avere una sua unità grafica, un suo accento, un suo tono.

Alle pareti della lunga galleria delle Nazioni, su due lunghissimi telai rossi, sta schierata in ordine serrato la mostra delle « opere tipiche », cioè a dire delle « opere esemplari »; la suddivisione, qui, anzichè per nazione o per autore, si è fatta per categorie di edifici; così che, in qualche modo, dal con-

IL PROGETTO DI « PICCOLO ALBERGO DI MEZZA MONTAGNA » DELL'ARCH. N. MOSSO.

fronto dei caratteri estetici, tecnici e funzionali delle varie soluzioni di uno stesso problema architettonico, sorgano utili insegnamenti.

Fra queste opere, alcune sono produzioni già celebri nell'architettura moderna; così, fra gli edifici industriali, la diga del Neckar, costruita da Paul Bonatz, salda e perfetta nella sua linea necessaria e bellissima. Così, fra gli stadi, lo stadio olimpico di Amsterdam, ove Jan Wils ha saputo creare una architettura modernissima eppure intimamente olandese; e, ancora, fra le chiese, quella di S. Maria in Mülheim di Emilio Fahrenkamp, coi tre arconi, monumentali voragini d'ombra, saldi e slanciati; e quell'altra di S. Matteo in Düsseldorf, costruita dal Wach con tanta sapienza e così intima e serena armonia da donare a quest'opera nordica non so che grazia latina.

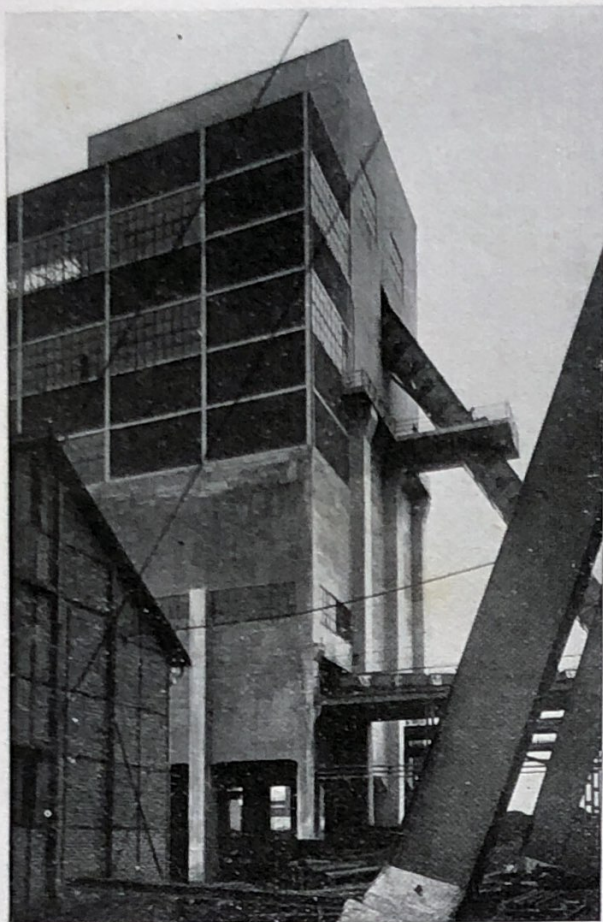
Opere raffinate, ove la modernità è il frutto lungamente coltivato e curato di antiche esperienze, come il seminario di Bamberga del Ruff, si alternano a opere che paiono la espressione immediata e necessaria di una civiltà nuova e senza precedenti, come la casa di cura che Richard J. Neutra ha eretto in mezzo alle montagne della California.

La calda fantasia di Adalberto Libera e del De Renzi rappresenta degnamente l' Italia nella categoria dei Padiglioni d'esposizione, con la mostra della Rivoluzione Fascista; Emilio Maigrot, Mallet-Stevens, Siclis, offrono della nuova architettura francese una documentazione varia e caratteristica. Ma è necessario sorvolare: questi miei cenni non possono essere, per ora e in così breve spazio, che una veloce scorribanda.

Nella sala semicircolare l' architettura italiana si presenta in ordine serrato: opere costruite, opere in costruzione (l'Italia che si rinnova, dice il *programma*), i progetti per edifici tipici. Questa parte della mostra, ha un interesse vivo e particolarissimo.

L'Italia che si rinnova sotto il segno del Littorio, può essere uno spettacolo del più vivo e urgente interesse per ogni visitatore. Della città universitaria di Roma, qui è esposto un grande modello. Accanto alla città universitaria, il modello del Politecnico bolognese, opera di Giuseppe Vaccaro, il nuovo mulino Pantanella di Pietro Aschieri, una

(fot. H. Schmölz, Colonia)

SAGGI DI ARCHITETTURA STRANIERA (MOSTRA FOTOGRAFICA): IL CORO, L'ABSIDE E L'ALTAR MAGGIORE DELLA CHIESA DEI CAMILLIANI IN MONACO DI BAVIERA (PROG. PROF. D. BÖHM DI COLONIA).

UN ELEVATORE E LAVATORE DI CARBON FOSSILE DELLA RENANIA.

scuola di L. Piccinato, le scuole di Lecco di Clausetti e Romano; il gruppo di case popolari dei due Mazzocchi.

La Galleria delle Mostre personali comprende dodici fra le personalità più in vista della moderna architettura.

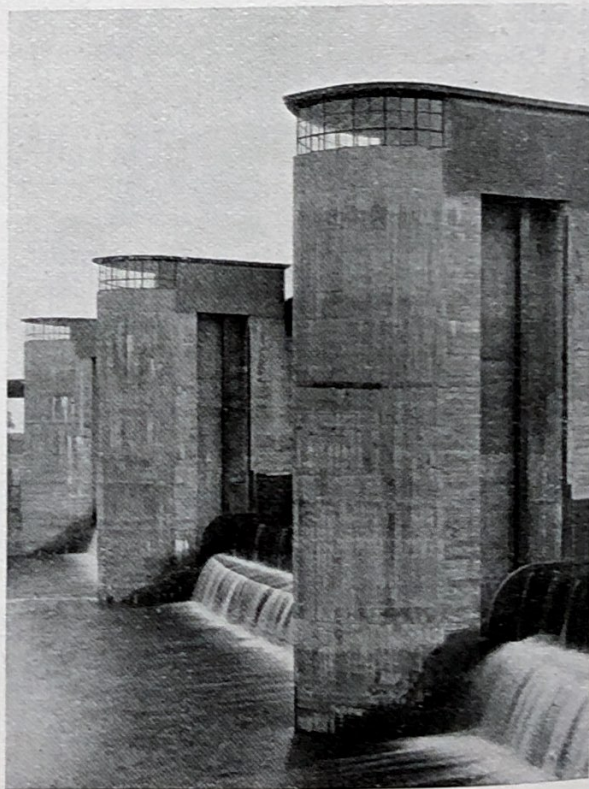
Il primo è un giovane, destinato a rimanere giovane per sempre, nei tempi, perchè il sacrificio generoso e cruento ne infutura la giovinezza ardita: Antonio Santelia. I suoi disegni audaci, la sua città nuova, i suoi piloni immensi, le sue torri, i suoi ponti, le sue strutture impetuose, assetate d'altezze e d'ardimenti, saranno ordinati qui, da Marinetti e Prampolini, a comentare il suo spirito inventivo, la sua volontà, proprio fra quelli che, privi del suo destino d'eroe, s'ebbero il dono di colorire e condurre a termine, e far trionfare da maestri, i loro progetti, i loro disegni, i loro sogni.

In reparti allestiti singolarmente dagli stessi espositori figurano qui con forti gruppi di opere: Dudok, il creatore di Hilversum, Le Corbusier, il divulgatore polemico dell'architettura moderna; Lurçat, l'artista moderno in cui l'antica raffinatezza della razza affiora e sboccia in opere piene d'avvenire e pur radicate nelle più profonde scaturigini della tradizione mediterranea; Erich Mendelsohn; Walter Gropius; Miës Van der Rohe; Melnikoff; Frank Lloyd Wright; Adolf Loos, il grande precursore dell' architettura contemporanea; Josef Hoffmann, altro creatore di opere modernissime, nelle quali concorre potentemente l'antica esperienza di una civiltà consumata; e Auguste Perret, l'apostolo del cemento armato.

⁂

Architettura in atto e funzione, saranno le numerose costruzioni sparse per il parco; la vera città verde, effimera — perchè tutti i padiglioni sono destinati a sparire — ma compiuta.

Forse sarebbe stata preferibile, per una mostra dell'abitazione, una sistemazione urbanistica più omogenea, come si fece a Stoccarda, ove fu costruito un vero e proprio quartiere di città; qui in compenso la mostra è riuscita più varia e più gaia, anche per l'intervento abbondantissimo dell'*architettura verde* e dei fiori, doni insuperabili di bellezza e di freschezza.

Fatta questa riserva, diciamo pure due pa-

LA DIGA SUL NECKAR, DELL'ARCHITETTO P. BONATZ, DI STOCCARDA.

role dei padiglioni, cioè della mostra dell'abitazione moderna.

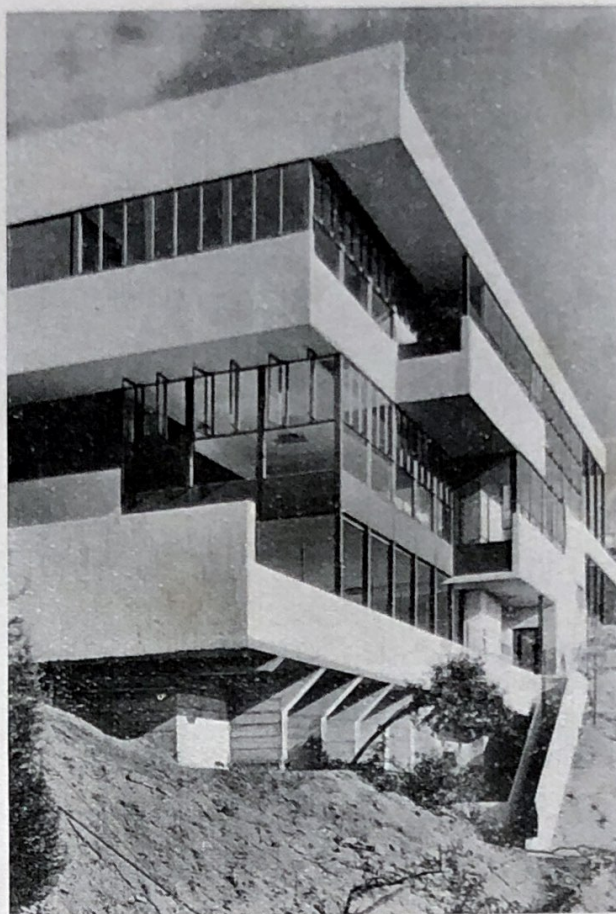
D'interesse notevole è la « casa d'acciaio » di cui già molto ha detto la stampa. Autori ne sono gli architetti G. Pagano, F. Albini, R. Camus, G. C. Palanti, G. Mazzoleni, G. Minoletti. La struttura, completamente in acciaio, è di quattro piani; i due inferiori furono lasciati liberi a modo di portico, i due superiori furono adibiti, uno ad appartamento privato, l'altro a sala d'esposizione: per il rivestimento furono impiegati dei pannelli di un materiale isolante prodotto dall'industria nazionale.

Il grande padiglione della Stampa, progettato da Luciano Baldessarri, e costruito parte a mattoni e parte a vetri, presenta una soluzione ardita nella contrapposizione delle due masse, l'una pesante, l'altra aerea e leggera; è meno felice, tuttavia, in alcuni particolari, come ad esempio, nei grossi piloni cilindrici rizzati sul fianco a scopo ornamentale; assai belli invece mi paiono i grandi bassorilievi della facciata, modellati da Mario Sironi e Leone Lodi.

Fra le altre molte costruzioni sono notevoli: la casa del Dopolavoro progettata da Luisa Lovarini; il gruppo di piccole ville degli arch. Bottoni, Faludi e Griffini; la casa dell'artista, opera degli arch. Figini e Pollini; la casa per un conduttore di fattoria del gruppo bresciano, poco felice in molti particolari, buona tuttavia nell'impostazione generale; la bella casa « per due che si vogliono bene » degli arch. Piero Portaluppi, Banfi, Belgioioso, Rogers e Peresutti.

Sulla chiesa e sulla mostra d'arte sacra, curata dagli arch. Cabiati, Cassi, Marchetti e Ratti, molto vi sarebbe a osservare, ma non è qui il luogo di farlo.

Di particolare interesse, per chi si occupa delle sorti future dell'Artigianato, riuscirà la mostra delle scuole d'arte, ordinata nel nitido padiglione che fu progettato dall'arch. Renato Camus il quale, come direttore dell'Ufficio Tecnico della Triennale, ha pure curato la sistemazione generale dell'esposizione e il coordinamento delle varie mostre; fatica tutt'altro che facile e lieve.

Altre due particolari attrattive sono costituite dalla mostra dei fiori, ordinata in una vastissima serra, e dal parco ferroviario. Il parco ferroviario, sistemato sotto una vasta tettoia a struttura metallica lamellare, comprende dieci vagoni: due italiani, quattro francesi, due belgi e due austriaci.

UNA CASA DI CURA NELLE MONTAGNE DELLA CALIFORNIA (ARCHITETTO J. NEUTRA, LOS ANGELES).

La mostra delle arti applicate e industriali è un po' distribuita, per la sua stessa natura, in tutte queste costruzioni minori; essa, tuttavia, ha un nucleo centrale nel Palazzo dell'arte, ove, particolarmente per le cure di Gio Ponti per la parte italiana, e di C. A. Felice per la parte straniera, ha avuto un ordinamento esemplare.

L'arredamento nella Galleria detta della *strada*, cui partecipano i più noti mobilieri, presenta una serie di locali arredati lussuosamente e, alcuni, con vera raffinatezza; più simpatica come disposizione è, tuttavia, la galleria dei metalli, degli oggetti d'arte e dell'illuminazione, ch'è disposta nella sala semicircolare. La ceramica si schiera nella grande sala successiva, mentre al centro, illuminata da un grandioso lucernario, è disposta con finissimo gusto la sala delle stoffe; il gusto esercitato di L. Baldessarri ha dato, qui, buonissime prove.

Al piano terreno, nella saletta degli òrafi, per iniziativa della S. A. « Castellina » e di U. Nebbia, è stato rimesso in onore, come

materiale edilizio, l'alabastro, materiale italiano ingiustamente deprezzato a causa di un lungo impiego irrazionale.

Ancora al piano terreno, di eccezionale interesse, la mostra internazionale dell'estetica navale allestita, con gusto provatissimo, dall'arch. Gustavo Pulitzer-Finali, col quale hanno collaborato, per alcuni rami speciali, studiosi di cose navali, come il Nebbia e lo Speziale.

***

Le sezioni straniere sono, naturalmente, del gusto e del valore più vario. Ottime la Germania e l'Austria. Forse troppo ricercata la sistemazione della sezione Ungherese, dovuta all'arch. V. Bierbauer. Di grande interesse sono pure le sezioni belga, finlandese, olandese, svizzera; nella sezione francese noto due sculture de Bourdelle, che sono fra le più significative di questo maestro, di cui amiamo l'impeto, la forza e l'audacia precorritrice.

***

Una mostra particolarissima sarà quella del piccolo bronzo antico, curata da Pirro Marconi; nell'ordinare questa piccola sala, al Marconi deve essere capitato più volte di trovarsi nell'ormai tradizionale « imbarazzo della scelta »; e qui è proprio il caso. La ricchezza dei musei italiani in fatto di bronzi è sconfinata (anche le raccolte private sono ricche in questo campo, anche se poco note); la difficoltà di una scelta critica degli oggetti da esporre era perciò in rapporto diretto con tale ricchezza. La mostra è, tuttavia, riuscita bene assai, e perchè ottimo è il materiale, e perchè la competenza dell'ordinatore ha saputo farne un tutto omogeneo.

Vi sono dunque adunati in questa piccola sala bellissimi bronzi antichi; essi vanno dal *simpulum* decorato, al tipico specchio col manico figurato, dalla pàtera incisa all'*oinocoè* a rilievi

***

Tutte le mostre, come si diceva, sono per la massima parte ordinate entro il Palazzo dell'arte costruito da Giovanni Muzio; la parte decorativa generale che ha, essa pure, una funzione spiritualmente coordinante e, in certo senso, disciplinante, è stata compiuta da una schiera d'artisti guidati da Mario Sironi. Sironi stesso, con Giorgio De Chirico, Massimo Campigli, Gino Severini e Achille Funi, ha decorato di grandi pitture murali il salone delle cerimonie.

Nella *Galleria delle pitture*, alcuni altri dei nostri pittori più vivaci e combattivi si presentano con pitture murali: fra di essi sono Cristoforo De Amicis, Raffaele De Grada, Enzo Morelli.

L'atrio del pianterreno è stato affidato, per le decorazioni murali, a Carlo Carrà, Gianfilippo Usellini, Amerigo Canegrati, Corrado Cagli.

Gli scultori, oltre ad Arturo Martini che ha qui sullo scalone un superbo bassorilievo in cotto (Mosè salvato dalle acque), sono presenti con opere varie di valore e di tono, ma quasi tutte di serio impegno: Marino Marini, N. E. Strada che ha una bella ceramica, Leone Lodi che ha un altorilievo d'alabastro nella saletta degli òrafi e una statua sulla fronte del padiglione per le Scuole d'arte, Donato Maiocchi, e altri molti.

Questa mia corsa rapida e un poco ineguale non è, e non poteva essere, che una prima presentazione fatta a suono di tromba, con tono sommario e — se volete — di circostanza; per ora mi basta l'aver sottolineato, in qualche modo, lo sforzo grande che l'arte e la cultura dell'Italia nuova, con slancio e passione giovanili, hanno fatto alla Triennale per dimostrare come le generazioni nuove siano nettamente orientate verso sempre nuove e più ardite conquiste.

AGNOLDOMENICO PICA

VEDUTA PARZIALE DEL CIMITERO MILITARE ITALIANO DI VALONA CON LA CAPPELLA E IL CIPPO.

PER RICORDARE

Il Cimitero Militare Italiano a Valona

Tra il verde cupo degli ulivi che digradano dalle colline di Kanina verso la spiaggia, e l'azzurro limpido del mare, stretto tra i due promontori di capo Linguetta a sud, e di capo Tre Porti a nord, il cimitero militare mette una nota di bianco che risplende sotto il sole d'agosto.

In lontananza Valona lancia i suoi esili minareti verso il cielo; di fronte a noi l'isola di Saseno, che chiude la baia, sembra vegli, vigile sentinella d'Italia, la sicurezza del canale d'Otranto.

Lasciamo la strada che corre ai piedi della collina, e, attraverso un breve viale ombreggiato dagli ulivi, arriviamo all'ingresso del cimitero.

Sono qui sepolti tutti i soldati italiani morti in Albania durante il periodo delle nostre operazioni belliche in quella terra, raccolti dai diversi cimiteri italiani esistenti presso ogni Comando di Zona.

Moltissimi di questi morti furono uccisi dalla malaria, il male insidioso che infieriva e infierisce ancora in questa terra, così ricca per naturale fecondità, ma purtroppo tanto trascurata dagli abitanti nelle sue alterne e turbolente vicende storiche.

Per questi nostri fratelli — le cui salme vediamo oggi composte nelle piccole tombe allineate, come schiere di truppa pronte a marciare — la fine fu indubbiamente tra le più dolorose. Non la morte eroica nell'impeto della battaglia, ma una morte lenta che si annida tra gli acquitrini, che colpisce alle spalle, che prostra l'uomo e lo strazia nel delirio della febbre. Un nudo lettuccio di ospedale e una fine sconsolata senza bagliori di guerra: questo il loro campo di battaglia, questa la loro battaglia. Ma anche questi morti sono cari al nostro cuore di Italiani, perchè al sacrificio, non meno grande se anche privo di epici riflessi, li guidò la fede della Patria.

Ma non a tutti i morti qui sepolti, fu negata l'eroica morte nella battaglia, perchè molti tra essi caddero negli scontri di cui fu

CIMITERO MILITARE ITALIANO DI VALONA - LA CAPPELLA.

prodiga la nostra campagna in Albania. Le nostre operazioni belliche in quella regione, occupata Valona nel dicembre 1914, ebbero sostanzialmente di mira la cacciata degli Austriaci che occupavano l'alta e bassa Albania fino alla Voiussa. Una parte di questo piano fu realizzato, in un primo tempo con l'occupazione di Durazzo e Medua, nel 1915 e 1916, quando si trattò di proteggere la ritirata dell'esercito Serbo in fuga attraverso le montagne che cingono la regione di Scutari, e separano oggi l'Albania dalla Jugoslavia (1).

In questo periodo non mancarono episodi pieni di un contenuto veramente eroico. Basterebbe ricordare la disperata difesa di Durazzo, compiuta da poca truppa italiana tra l'esercito austriaco che incalzava scendendo dalle colline di Skiak che chiudono Durazzo al nord, la flotta che cannoneggiava dal mare, e gli aeroplani che bombardavano dall'alto. Cionondimeno i trasporti italiani compirono miracoli di ardimento salvando i profughi serbi che furono poi sbarcati parte a Corfù e parte a Brindisi.

Ma la completa e decisiva battaglia con l'esercito austriaco fu combattuta nell'estate del 1918 quando le nostre truppe, con rapidità e sicurezza prodigiose, occupata la Musakia — regione compresa tra i due fiumi dell'Albania del sud, la Voiussa ed il Semeni — dopo essersi appena consolidate nelle prime conquiste, attirarono con forze notevolmente inferiori gli austriaci in agguato, impegnarono battaglia con contingenti nemici più freschi e numericamente quadrupli, li vinsero e in meno di quindici giorni compivano una marcia di continui successi da Fieri, attraverso Kavala e Durazzo, sino a Tirana e a Scutari, conquistando così tutta la regione costiera per una lunghezza di circa 300 chilometri ed una profondità di almeno 100 chilometri. Più di mille sono i morti di queste imprese; e tra essi non riuscirà nuovo ai veterani d'Albania il nome del generale Pavia, l'eroico comandante della Brigata « Verona ».

Ma nella legione dei morti il ricordo distingue un altro manipolo: sono i morti della nave « Regina Margherita », e primo tra essi il generale Oreste Bandini, comandante le truppe italiane in Albania.

Come si ricorderà, nella tempestosa notte dell'11 dicembre 1916 la « Regina Margherita », che trasportava in Patria un carico di soldati in licenza invernale, giunta in prossimità del canale tra Saseno e Capo Linguetta, urtò con la prora contro una mina subacquea, non indicata sulla carta di rotta. Dieci minuti dopo, spezzata a metà, la nave colava a picco, portando nella liquida tomba il suo carico di uomini che la morte sorprese nel sonno. Ma anche in quei dieci minuti — stando al racconto dei pochissimi superstiti salvatisi a nuoto verso Saseno, dal cui semaforo, causa il mal tempo, la tragedia fu avvertita troppo tardi — si svolsero a bordo episodi di memorabile eroismo. Valga l'esempio dell'attendente del generale Bandini che, sceso in cabina del suo superiore, lo prende in mezzo al sonno e lo guida sul ponte nel disperato tentativo di salvarlo, e muore con lui sulla nave che si inabissa. La mattina dopo il mare restituiva le salme degli annegati. Ma non tutte! Di mille e più uomini che erano a bordo, toltine i pochissimi scampati, solo 400 salme furono

(1) All'azione italiana in Albania è dedicato uno speciale capitolo nel volume « Il Piave e il Montello », della *Guida dei Campi di Battaglia*, del T.C.I.

ricuperate, e tra queste quella del generale Bandini. Oggi, sul promontorio sud di Saseno, che domina il punto dell'affondamento, un cippo ricorda la tragedia del mare, e nel cimitero di Valona il piccolo monumento al generale Bandini sembra che raccolga intorno a sè i suoi soldati, che l'amarono in vita, e che ora gli sono vicini nelle piccole tombe bianche.

Questa è la legione dei nostri morti in Albania!

⁂

Ma, alla fine della guerra, si presentava il problema di raccogliere in un unico cimitero le salme sparse nei vari cimiteri di zona che si trovavano un po' dappertutto, in Albania, e particolarmente nei centri ove erano ospedali militari.

Per la maggior parte erano nella bassa Albania, al disotto della Voiussa, in quella regione dove l'occupazione italiana aveva preso forma più stabile e dove era stato possibile dare ai morti sepoltura più decorosa, adornando taluni cimiteri di scolture e di piccoli monumenti. Così in questa località si contavano circa una ventina di cimiteri distribuiti intorno a Valona, come i cimiteri di Panaja, Radima, Logora, Penkova, Drasciovitza, Valona, Santi Quaranta ed altri. Intorno ad Argirocastro v'erano i cimiteri di Tepeleni, Argirocastro, Delvino, Premeti.

Nella regione al di sopra della Voiussa vi erano, andando verso nord, i cimiteri di Durazzo, S. Giovanni di Medua, Alessio, Scutari e Antivari. L'opera di raccolta era tanto più necessaria in quanto il tempo e l'incuria degli uomini — tra le agitate vicende politiche dell'Albania, turbata da lotte intestine, dopo la guerra — avevano a poco a poco, fatto scomparire le indicazioni di alcuni cimiteri, e sconvolta completamente la disposizione di altri; il che avrebbe portato indubbiamente, in un certo tempo, alla scomparsa completa dei primi piccoli cimiteri.

Nell'immediato dopoguerra, durando la crisi politica italiana, anche i nostri poveri morti rimasero lungo tempo nell'oblio. Doveva essere il Governo Fascista a realizzare il progetto della creazione di un unico cimitero militare a Valona, per il quale scopo le trattative con le Autorità locali vennero

CIMITERO MILITARE ITALIANO DI VALONA
LA TOMBA DEL GENERALE BANDINI.

svolte con cura appassionata dal R. Console d'Italia a Valona, Comm. Salvatore Mellani.

Nel maggio 1925 giungeva in Albania, inviata dall'Ufficio centrale per il recupero delle salme dei Caduti in guerra, con sede in Padova, una Missione militare, al comando del Capitano dei bersaglieri sig. Pagliocchini, destinata a dirigere le operazioni di ricerca, trasporto ed accentramento delle salme nel cimitero di Valona. La missione era accompagnata da due cappellani militari, Don Grazio e Don Gilardi. Nel mentre si provvedeva alla costruzione di un nuovo cimitero molto più ampio, veniva iniziato il lavoro di esumazione, sotto la guida della Missione militare. In 15 mesi circa, dal maggio 1925 all'agosto 1926, le salme di 8000 Caduti, raccolte dai vari cimiteri sparsi in tutta l'Albania, venivano accentrate in un grande deposito di smistamento creato per l'occasione presso lo scalo marittimo di Valona. Di là si curò la spedizione in Italia,

a spese dello Stato, di circa 1000 salme, richieste dalle rispettive famiglie, mentre le altre 7000, tolte dalle vecchie casse e rinchiuse in speciali casse di zinco quadrangolari, vennero sepolte nel cimitero già in breve volgere di tempo portato a compimento (1).

Il 28 Ottobre 1926, con solenne cerimonia, presenti il R. Console d'Italia ed altre autorità italiane e straniere, veniva consacrato il cimitero militare di Valona, dando così un degno luogo di pace ai nostri morti. Il cimitero dalla forma ottagonale, è recinto da un alto muro, ombreggiato da folte macchie d'oleandri, e da piccoli abeti. Nel fondo, di fronte al cancello d'ingresso, a cui è unito da un viale pieno di fiori, è la cappella, tutta bianca, di forma quadrangolare. Sul frontone della cappella è una scritta:

« La patria riconoscente - raccolse le spoglie mortali - cadute romanamente - Dio accolse - le grandi anime salite al cielo - circonfuse di gloria ».

Nell'interno della cappella, a cui si accede per una breve gradinata, v'è un altare con il quadro della Madonna trafitta di spade, dinanzi al quale arde perenne una lampada. Sulla parete destra, una lapide ricorda tutti i gloriosi Caduti.

Ai lati della cappella sorgono due piccoli monumenti in pietra di Trani, dalla forma di ara, racchiudenti le salme dei generali Bandini e Pavia.

(1) Mi è grato ricordare e ringraziare il signor Paolo Cavone già assistente ai lavori per la costruzione del cimitero, ed oggi custode di questo, che ha voluto fornirmi tutte le informazioni necessarie alla compilazione del presente articolo.

Un po' più avanti, alla fine del viale, altri due monumenti, un poco più piccoli dei primi, rinchiudono le salme del colonnello Calderini e del maggiore Allegro.

A metà del viale, in un breve spazio, segnato da una corona di abeti, sorge un cippo triangolare che culmina con un capitello sorreggente una lampada di ferro battuto a forma di fiaccola, tra le vittorie alate, dentro cui arde tutte le notti una fiamma. Sotto questo cippo è la tomba-ossario.

Ai lati del viale si dipartono, come lunghe raggiere, le file delle tombe. Sono piccole lapidi bianche, tutte eguali, con un nome ed una data. Ma nel fondo, le ultime otto file, che sono intorno alla cappella non hanno nessun nome e nessuna data, ma solo una semplice formula « Militare Italiano caduto per la Patria ». Sono circa un migliaio, periti nelle rapide marcie, e nelle piccole zuffe isolate, che il destino volle privati anche del conforto di essere ricordati con un nome, e che appartengono ancora di più degli altri all'infinito mistero della morte.

Alle Madri, alle spose, agli orfani di quegli Eroi sarà conforto l'apprendere che le tombe dei loro cari sono oggi piamente custodite all'ombra della croce di Cristo. Di fronte ad esse, nell'azzurra distesa del mare, Saseno veglia, estremo lembo di patria, il loro eterno riposo, e nella stessa terra che conobbe il loro sacrificio, oggi altri Italiani, accomunati da unità d'intenti al fiero popolo d'Albania, continuano con infaticabile amore la loro opera di latina civiltà.

GIUSEPPE CASTELLETTI.

LA GUIDA DEI CAMPI DI BATTAGLIA

costituisce il più completo e suggestivo ricordo per gli ex-combattenti, la miglior guida per tutti coloro che si recano in pellegrinaggio nelle sacre zone della nostra guerra. Essa è in vendita, per i Soci del T.C.I. alle seguenti condizioni:

	Alla Sede	Italia e Colonie	Estero
Introduzione - La nostra guerra	L. 5 —	L. 6 —	L. 8 —
I. Il Trentino, il Pasubio, gli Altipiani	» 9 —	» 10 —	» 14 —
II. Il Monte Grappa	» 6 —	» 7 —	» 10 —
III. Il Cadore, la Carnia, l'Alto Isonzo	» 11 —	» 12 —	» 16 —
IV. Il Medio e il Basso Isonzo	» 8 —	» 9 —	» 12 —
V. Il Piave e il Montello - L'azione italiana in Albania e sugli altri fronti di guerra	» 9 —	» 10 —	» 14 —
VI. I soldati italiani in Francia	» 5 —	» 6 —	» 8 —
La serie completa (7 volumi)	» 52 —	» 55 —	» 75 —

Indirizzare le richieste alla Direzione del T.C.I. Corso Italia, 10 - Milano.

ENTE NAZIONALE INDUSTRIE TURISTICHE

La mostra dell'Enit al Cairo.

Contemporaneamente alla riunione del *Conseil Central*, si è tenuta al Cairo una Esposizione Italiana di Turismo, in un sontuoso palazzo principesco posto gentilmente a disposizione dell'ENIT dalla Real Casa d'Egitto.

La Mostra turistica italiana è stata inaugurata solennemente dal Commissario Reggente del Turismo, Onorevole Bonardi, con l'intervento del Gran Ciambellano di S. M. il Re Fuad e delle più alte gerarchie dello Stato Egiziano.

L'affluenza dei visitatori, specialmente stranieri, e l'elogio dei rappresentanti diplomatici e consolari, che numerosi hanno visitato la Mostra dell'ENIT, stanno a dimostrare la perfetta riuscita dell'iniziativa, che è servita a rinsaldare i vincoli di simpatia turistica che uniscono l'Italia all'Egitto.

Inoltre, per gentile invito della « Société Royale Economie Politique » il Direttore Generale dell'ENIT, prof. Angelo Mariotti, ha tenuto una conferenza (*Le Rôle du Tourisme dans l'Economie Nationale*) in cui, pur trattando l'argomento dal punto di vista strettamente teorico e scientifico, ha avuto agio di porre in evidenza alcuni elementi particolarmente favorevoli allo sviluppo delle correnti turistiche egiziane verso l'Italia.

Particolarmente propizio a tutte queste iniziative di maggiore avvicinamento turistico tra l'Italia e l'Egitto apparve il momento attuale, giacchè nessuna propaganda poteva mai essere più efficace ed elevata di quella implicita nel grandioso avvenimento, che ha entusiasmato tutto il popolo egiziano: il viaggio cioè dei Reali d'Italia attraverso una continua e costante atmosfera di simpatia, di deferenza, di ammirazione.

L'Annuario degli Alberghi in Italia 1933.

L'ENIT, d'intesa con la Federazione Nazionale Fascista Alberghi e Turismo, ha condotto a termine il lavoro di compilazione dell'*Annuario degli Alberghi in Italia* per il corrente anno, contenente oltre i dati che si riferiscono all'attrezzatura di ogni singolo esercizio, i prezzi che gli esercenti di aziende alberghiere in genere sono obbligati ad applicare, in base alle recenti disposizioni di legge.

Sono già stati posti in distribuzione gli estratti regionali dell'*Annuario* stesso e fra pochi giorni sarà iniziata quella dell'intero volume.

Pubblicazioni dell'Enit.

Fra le più recenti pubblicazioni dell'ENIT, segnaliamo un *dépliant*, nelle varie lingue, inteso ad illustrare più con la immagine che con la descrizione letteraria, quel complesso di monumenti che costituiscono la più bella strada del mondo: la via dell'Impero.

L'ENIT, inoltre, ha terminato la stampa dell'edizione inglese di una guidina su Napoli, e di una in lingua francese su Milano.

Più recente e più attuale è l'edizione, nelle principali lingue, di una pubblicazione su « Perugia e l'Università Italiana per Stranieri », stampata su carta patinata, in grande formato e corredata da una serie di artistiche illustrazioni.

Nella pubblicazione si dà, oltre a una descrizione di Perugia, qualche cenno sull'Università per gli stranieri. La pubblicazione è stata edita dall'ENIT, in collaborazione con la Pro Umbria.

L'Istituto Interuniversitario Italiano e l'ENIT hanno poi curato, come negli anni scorsi, la pubblicazione di un volumetto che illustra i corsi di Lingua e di Cultura per stranieri, che avranno luogo in Italia nel 1933.

Il volume può ottenersi gratuitamente, oltre che all'ENIT (via Marghera, 2 - Roma) e alle sue Delegazioni all'estero e all'Istituto Interuniversitario (via del Tempio di Giove, 28 - Roma), anche presso gli uffici in Italia e all'estero delle principali agenzie di viaggio.

La riorganizzazione dei Comitati Turistici Provinciali.

Il Bollettino Ufficiale del Commissariato per il Turismo pubblica i Decreti del Capo del Governo, i quali, in base al Decreto precedente 7 luglio 1932 che disciplina l'istituzione dei Comitati Provinciali per il Turismo presso i Consigli dell'Economia Corporativa delle province che presentano notevoli interessi turistici, stabiliscono la istituzione dei Comitati Turistici presso i Consigli dell'Economia di Roma, Napoli, Como, Cuneo, Trento, Fiume, Bolzano, Brescia, Aosta.

I comitati turistici suddetti funzioneranno quali organi permanenti dei Consigli stessi.

ROMA NEI SUOI MONUMENTI

IL GRANDIOSO ASSIEME DEI QUATTRO TEMPLI ERETTI NELLA PIAZZA SACRA (NEI PRESSI DELLA PIAZZA ATTUALE DI TORRE ARGENTINA A ROMA), CHE RAPPRESENTANO UN'IMPORTANTE TESTIMONIANZA DELLA ROMA AI TEMPI DELLA REPUBBLICA).

(*fot. Luce, Roma*)

I MERCATI TRAIANEI VENUTI IN LUCE MERCÈ GLI SCAVI VOLUTI DAL DUCE, ED ORA PIENAMENTE VISIBILI DALLA NUOVA VIA DELL'IMPERO. - NEL FONDO, IN ALTO, LA LOGGETTA DEI CAVALIERI DI RODI.

CONSOCI!

Date al Touring una prova della Vostra affezione procurandogli *almeno un nuovo Socio annuale.*

La forza e il prestigio del Sodalizio risiedono nel numero dei Soci. E il modo migliore per dimostrare al Touring la Vostra simpatia è quello di adoperarVi per accrescere tale numero.

La quota annuale è di sole **L. 15,20** (Estero **L. 25,20**), più **L. 2** per tassa di ammissione. Versando questa esigua somma i Soci del 1933 hanno diritto alle seguenti pubblicazioni:

1. – **MONOGRAFIA ILLUSTRATA: SICILIA** (Volume IV di « Attraverso l'Italia ») (256 pag.; 400 ill.; 4 tavole a colori, 1 carta geogr.)

2. – Vol. II della **GUIDA PRATICA AI LUOGHI DI SOGGIORNO E DI CURA D'ITALIA:** Le stazioni del Mare Adriatico e del Mar Jonio, di Rodi e della Libia (206 pag.; 100 ill. carte e piante).

3. – Fogli I, II e III della **NUOVISSIMA CARTA D'ITALIA al 500.000** in 15 fogli.

   Questa carta è di redazione, disegno e incisione assolutamente originali. La serie comincia a distribuirsi nel giugno 1933: essa interessa tutti e porta, come già fu detto altra volta, tutta l'Italia in tutte le famiglie Italiane.

4. – **BOLLETTINO TRIMESTRALE D'INFORMAZIONI.**

Speciali facilitazioni sono concesse ai nuovi Soci inscritti nel 1933 che desiderano acquistare:

I volumi finora pubblicati di **ATTRAVERSO L'ITALIA** (*Piemonte, Lombardia I, Lombardia II*) - (I tre volumi: **L. 30** alla Sede del T. C. I.; **L. 35** franchi di porto in Italia e Colonie; **L. 45** all'Estero).

Il I° volume della **GUIDA PRATICA AI LUOGHI DI SOGGIORNO E DI CURA** - *Le stazioni del Mare Ligure e del Mar Tirreno* (**L. 5** alla Sede del T. C. I.; **L. 7** in Italia e Colonie; **L. 9** all'Estero).

L'ANNUARIO GENERALE 1932-1933 (XI) – Dizionario dei Comuni e Frazioni d'Italia – 1100 pag.; 25.000 voci (**L. 12** in Italia e Colonie; **L. 15** all'Estero).

LE CARTE DEL TOURING.

E' prossima la stagione delle villeggiature al mare, ai monti, ai laghi, delle gite in bicicletta, in motocicletta, in automobile e anche, perchè no?, a piedi; delle ascensioni alle vette alpine e appenniniche; del turismo nautico sui bei laghi e lungo le ridenti marine italiane.

A tutti e per tutti i casi il Touring ha da offrire le sue Guide e le sue ottime carte turistiche e automobilistiche, corredo indispensabile per lo studio, l'organizzazione e la migliore riuscita di ogni viaggio, gita od escursione.

Agli automobilisti frettolosi la *Carta automobilistica al 650.000* in 2 fogli e quella *al 300.000* in 10 fogli; al turista e all'automobilista che non si accontenta di trascorrere velocemente da regione a regione, la *Carta d'Italia al 250.000* in 62 fogli che, distribuita gratuitamente ai Soci dal 1906 al 1913 (oltre 9 milioni di fogli pubblicati), costituisce tuttora la più bella e la più pratica carta turistica d'Italia. L'indice di questa carta è il più vasto repertorio di nomi geografici esistente sull'Italia (115.000 voci e 90.000 altimetrie). Solo pochissimi fogli sono ancora della prima edizione. Nella maggior parte hanno subito un profondo lavoro di revisione e talora di reincisione. Le nuove edizioni si succedono rapidamente e il rinnovamento completo della carta è ormai prossimo. Si veda in proposito il quadro d'unione a pag. *115* del precedente fascicolo di questa Rivista.

All'escursionista e all'alpinista il Touring offre infine la magnifica serie dei fogli della *Carta delle zone turistiche al 50.000*, che si arricchirà entro l'estate prossimo di nuovi fogli per le regioni dell'Ortles-Cevedale, Adamello, Presanella, Gruppo di Brenta, Monte Bianco, Gran Sasso d'Italia.

CARTA AUTOMOBILISTICA AL 650 000 in 2 fogli

	Alla Sede	Italia e Colonie	Estero
TIPO COMUNE, RILEGATO A LIBRETTO – per ciascun foglio	L. 7 —	L. 8 —	L. 10,50
TIPO DI LUSSO, MONTATO IN TELA – per un foglio	» 14 —	» 16 —	» 18,50

CARTA AUTOMOBILISTICA AL 300 000 in 10 fogli

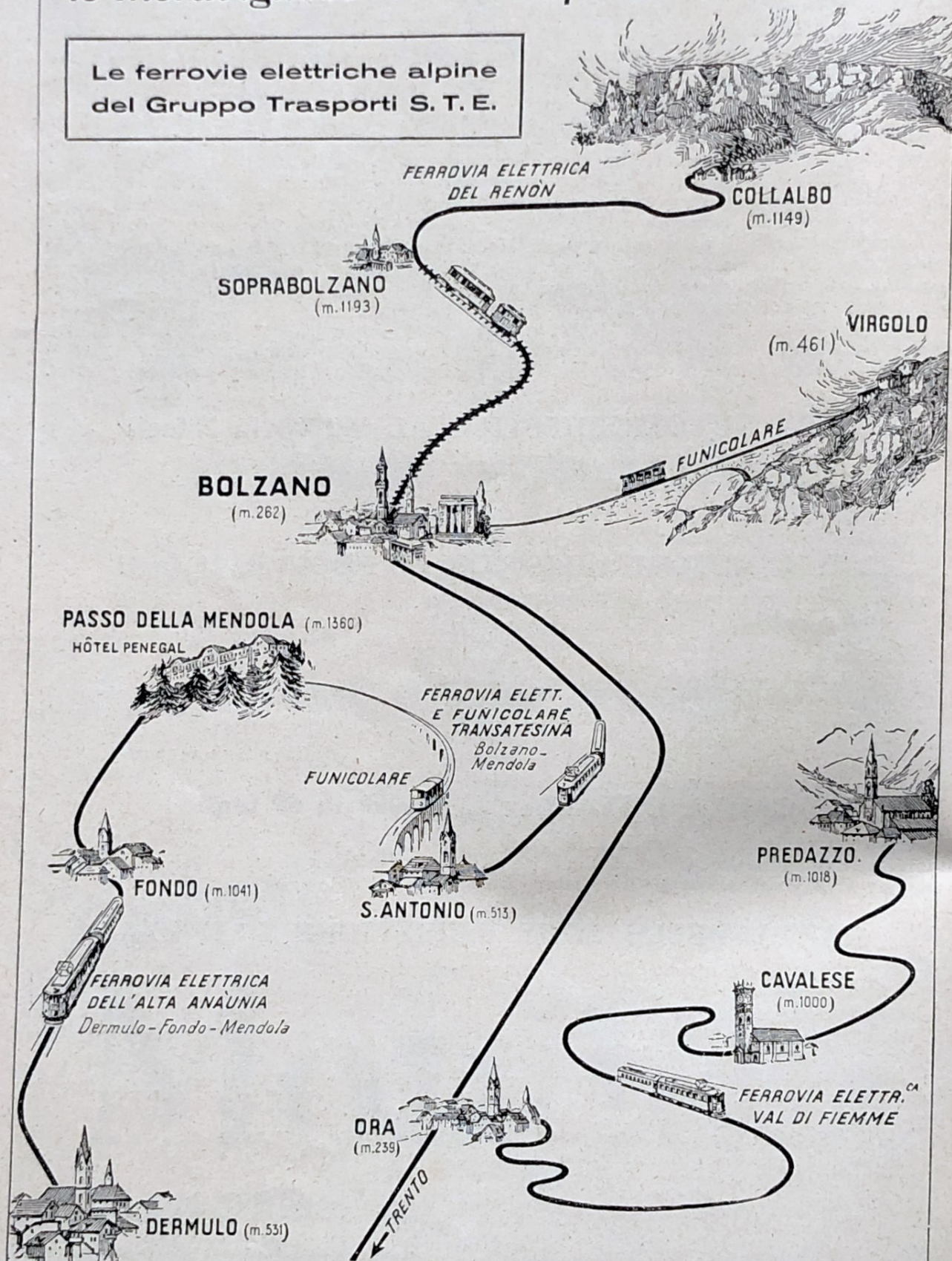
TIPO COMUNE, RILEGATO A LIBRETTO – Raccolta completa	L. 54 —	L. 60 —	L. 70 —
Idem Fogli N. 1-2-3-4-5-6-8 – ognuno	» 7 —	» 8 —	» 10,50
Idem Fogli N. 7-9-10 – ognuno	» 4 —	» 5 —	» 7 —
TIPO DI LUSSO, MONTATO IN TELA – Racc. completa	» 120 —	» 128 —	» 120 (*)
Idem Fogli N. 1-2-3-4-5-6-8 – ognuno	» 14 —	» 16 —	» 18,50
Idem Fogli N. 7-9-10 – ognuno	» 10 —	» 12 —	» 14,50

(*) *Oltre le spese postali.*

CARTA D'ITALIA AL 250 000 in 62 fogli

Ciascun foglio	L. 1 —	L. 1,80	L. 2,50
Raccolta completa di 62 fogli	» 50 —	» 55 —	» 60 —
Indice generale dei nomi contenuti nei fogli della Carta	» 5 —	» 8,50	» 12 —

CARTA DELLE ZONE TURISTICHE D'ITALIA

Cortina d'Ampezzo e Dolomiti Cadorine (1 : 50.000)	L. 4 —	L. 5,50	L. 6,50
Palermo, la Conca d'Oro e dintorni (1 : 50.000)	» 4 —	» 5,50	» 6,50
Il Cervino e il Monte Rosa (1 : 50.000)	» 4 —	» 5,50	» 6,50
La Riviera di Levante da Genova a Sestri (1 : 50.000)	» 4 —	» 5,50	» 6,50
La Val Gardena e i Gruppi della Marmolada, Catinaccio, Sassolungo e Sella (1 : 50.000)	» 4 —	» 5,50	» 6,50
Bolzano e dintorni (1 : 50.000)	» 2 —	» 3 —	» 4 —
Merano e dintorni (1 : 50.000)	» 2 —	» 3 —	» 4 —
Il Golfo di Napoli (Napoli, il Vesuvio, i Campi Flegrei, Ischia) (1 : 50.000)	» 4 —	» 5,50	» 6,50
Il Golfo di Napoli (La Penisola Sorrentina, Salerno, Capri) (1 : 50.000)	» 4 —	» 5,50	» 6,50
San Martino di Castrozza e le zone adiacenti (1 : 50.000)	» 8 —	» 9,50	» 10,50
La Riviera di Sanremo, Ospedaletti Bordighera (1 : 50.000)	» 4 —	» 5,50	» 6,50
ROMA E DINTORNI al 200.000, con pianta schematica al 20.000 degli attraversamenti di Roma	» 4 —	» 5,50	» 6,50
Carta del Gruppo delle Grigne (1 : 20.000)	» 10 —	» 11 —	» 12,50

LA "GUIDA D'ITALIA" DEL TOURING SI RINNOVA

La notissima serie, i cui rossi volumi furono distribuiti uno per anno gratuitamente a tutti i Soci dal 1914 al 1929, viene rinnovandosi con nuove edizioni, che sono rifacimenti pressochè completi, tenendo conto delle trasformazioni rapidissime e imponenti verificatesi in ogni regione italiana. I volumi «Piemonte» e «Lombardia» sono alla 5ª edizione; «Venezia Tridentina» e «Veneto» alla 3ª; «Roma e dintorni», «Firenze, Siena, Perugia, Assisi», «Napoli e dintorni», «Sicilia», «Sardegna», alla 2ª, ecc.

I Soci che sono entrati a far parte del Sodalizio dopo il 1929 (e quindi non hanno ricevuto i volumi della Guida), i vecchi Soci che posseggono la collezione ma incompleta o invecchiata, provvedano subito ad acquistare, completare o rinnovare questa serie, che costituisce il miglior mezzo per conoscere la nostra meravigliosa Patria.

Nell'elenco le nuove edizioni sono contraddistinte con un asterisco.

	Alla Sede	*Italia e Colonie*	*Estero*
***PIEMONTE** (1 vol. - ediz. 1930)	L. 18 —	L. 20 —	L. 22 —
***LOMBARDIA** (1 vol. - ediz. 1930)	» 18 —	» 20 —	» 22 —
***VENETO** (1 vol. - ediz. 1932)	» 18 —	» 20 —	» 22 —
***VENEZIA TRIDENTINA E CADORE** (1 vol. - ediz. 1932)	» 18 —	» 20 —	» 22 —
VENEZIA GIULIA (1 vol. - ediz. 1925)	» 10 —	» 12 —	» 14 —
LIGURIA, TOSCANA A NORD DELL'ARNO, EMILIA (2 vol. - ediz. 1924)	» 20 —	» 23 —	» 26 —
Ciascun volume separatamente	» 10 —	» 12 —	» 13,50
ITALIA CENTRALE (4 volumi):			
I volume (*Territorio a Est e a Sud della linea ferroviaria Firenze-Perugia-Terni-Roma* - ediz. 1924)	» 12 —	» 14 —	» 16 —
* II volume (*Firenze, Siena, Perugia e Assisi* - ediz. 1929)	» 12 —	» 13,50	» 15,50
III volume (*Territorio a Ovest della linea ferroviaria Firenze-Perugia-Terni-Roma* - ediz. 1923)	» 12 —	» 14 —	» 16 —
* IV volume (*Roma e dintorni* - ediz. 1931)	» 20 —	» 22 —	» 24 —
ITALIA MERIDIONALE (3 volumi):			
I volume (*Abruzzo, Molise e Puglia* - ediz. 1926)	» 10 —	» 12 —	» 15 —
* II volume (*Napoli e dintorni* - ediz. 1931)	» 18 —	» 20 —	» 22 —
III volume (*Campania, Basilicata e Calabria* - ediz. 1928)	» 15 —	» 17 —	» 19 —
***SICILIA E ISOLE MINORI** (1 vol. - ediz 1928)	» 15 —	» 16,50	» 19 —
***SARDEGNA E CORSICA** (1 vol. - ediz. 1929)	» 15 —	» 16,50	» 18,50
POSSEDIMENTI E COLONIE ITALIANE (1 vol. - ediz. 1929)	» 16 —	» 18 —	» 20 —

PREZZI SPECIALI PER GRUPPI DI GUIDE

GRUPPO DELLE NUOVE EDIZIONI: Piemonte (1 vol.) - Lombardia (1 vol.) - Veneto (1 vol.) - Venezia Tridentina e Cadore (1 vol.) - II e IV vol. della Guida dell'Italia Centrale (2 vol.) - Napoli e dintorni (1 vol.) - Sicilia e Isole Minori (1 vol.) - Sardegna e Corsica (1 vol.): Alla Sede L. 140 —; Italia e Colonie L. 146 —; Estero L. 165 —.
I 4 VOLUMI DELL'ITALIA CENTRALE: Alla Sede L. 50 —; Italia e Colonie L. 53 —; Estero L. 61 —.
I 3 VOLUMI DELL'ITALIA MERIDIONALE: Alla Sede L. 40 —; Italia e Colonie L. 43 —; Estero L. 50 —.
LA SERIE COMPLETA DEI 17 VOLUMI: Alla Sede L. 220 —; Italia e Colonie L. 228 —; Estero L. 220 —, *oltre alle spese postali*

I suddetti prezzi s'intendono per i Soci del T. C. I.; per i non Soci essi sono aumentati del 100 %. Chiedere all'Amministrazione del Touring le condizioni per l'**acquisto dell'intera serie della Guida a pagamento rateale.**

La Guida d'Italia del T. C. I. — la più completa descrizione dell'Italia nelle sue caratteristiche fisiche, nelle sue gloriose memorie, nelle sue bellezze d'arte e di natura, nelle sue risorse economiche, nel suo fervore di rinnovamento — non deve mancare in nessuna casa italiana.

VITA DEL TOURING

Propagandisti esemplari... e premi graditi.

I nostri benemeriti propagandisti sanno come la nostra Direzione abbia disposto, in questo periodo, per la intensificazione della propaganda rivolta ad assicurare al Sodalizio l'adesione di nuovi Soci annuali. Per dare un nuovo e vigoroso impulso a questa speciale forma di propaganda sono stati stabiliti speciali premi di benemerenza in medaglie e pubblicazioni, come risulta dall'apposito stampato che viene inviato a tutti i nostri Soci che ne facciano richiesta, anche mediante un semplice biglietto da visita con le iniziali C. S. A.

Fra i vistosi premi suddetti è compresa anche la massima opera cartografica del Touring, l'Atlante Internazionale: esso viene dato in dono al presentatore di 25 Soci vitalizi e altresì *al presentatore di 150 Soci annuali*. E siamo lieti di annunciare che già un antico e benemerito amico del Sodalizio, il Sig. Paolo Almeda, Console del T. C. I. per la città di Trieste, presentandoci 150 Soci annuali, nel breve periodo di tempo trascorso dal 15 marzo al 10 aprile, ha meritato, primo fra i nostri propagandisti, l'ambìto premio. Ben sappiamo come le città più popolose offrano ai propagandisti maggiori possibilità che i minori centri. Tuttavia il raccogliere 150 Soci annuali in meno di un mese in una località come Trieste, nella quale già si contano circa 6000 Soci del Touring, costituisce pur sempre un notevole successo; e noi confidiamo che tutti i nostri valenti collaboratori si sentiranno spronati dall'esempio del Sig. Almeda, e riusciranno ad assicurarsi, sia pure in un più largo periodo di tempo, un premio utile e gradito, e, in ogni caso, la soddisfazione di aver prestato al Touring la loro apprezzata e fattiva collaborazione

Per la diffusione del Campeggio in Italia.

Giungono di frequente al Touring — che per primo realizzò in Italia quei campeggi collettivi, oggi tanto diffusi, soprattutto per l'impulso delle organizzazioni giovanili del Regime — vive sollecitazioni, particolarmente dall'estero, perchè agevoli lo sviluppo del campeggio individuale e mobile.

Questa forma di turismo, che tanto sviluppo ha già raggiunto in molti paesi esteri, quali la Germania, la Gran Bretagna (*camping*), l'Olanda, il Belgio, la Francia, ove a migliaia si contano gli appassionati seguaci di essa, dovrebbe a maggior ragione affermarsi in Italia per la ricchezza delle nostre bellezze naturali, per l'enorme sviluppo della catena alpina e appenninica, per l'indole gentile ed ospitale della popolazione, per la disciplina e per la sicurezza che tutti ci invidiano. Viceversa da noi il campeggio individuale non è ancora entrato nel gusto dei nostri escursionisti: e riesce anche difficile di accogliere gli stranieri perchè non si conoscono i luoghi adatti a piantare le tende e quand'anche si fosse messo l'occhio su qualche zona gradita, non si sa se vi siano divieti o meno da parte dei proprietari dei terreni, e non sempre si è esattamente informati sulla possibilità di rifornimenti d'acqua, e così via.

Il Touring si propone perciò di favorire gli amanti della tenda, raccogliendo e coordinando i dati di località le quali, per le caratteristiche che presentano e le comodità che offrono, si rivelano particolarmente adatte al campeggio.

Quando avessimo un elenco sicuro, il turista saprebbe a priori come stabilire i suoi programmi, senza inutili perdite di tempo.

Da chi ci possono venire queste informazioni? Dai nostri Consoci tutti, s'intende, come dai nostri egregi Consoli, dai Podestà, dai proprietari di terreni e così via: ma soprattutto l'indagine dovrebbe interessare le Aziende Autonome di Cura, di Soggiorno e di Turismo, le quali avendo per còmpito di tutelare gli interessi turistici locali, dovrebbero preoccuparsi di non trascurare nulla che possa mutarsi in vantaggio della loro località.

Dovrebbero essere le Aziende Autonome, a nostro parere, a scegliere i luoghi adatti, a prendere accordi coi proprietari dei terreni (e tanto meglio se vi sono terreni di proprietà di Enti pubblici, i quali possono essere particolarmente in grado di apprezzare i benefici delle piccole concessioni che dovrebbero fare), e finalmente a facilitare insomma in tutti i modi lo sviluppo del campeggio individuale.

Il gusto del camminare col sacco in spalla, e magari anche con la tenda, non si estingue, anzi si diffonde fortunatamente sempre più, nonostante i progressi che ogni giorno constatiamo in tutte le comunicazioni terrestri, marittime e celesti. Ma l'andare a piedi rappresenta, per coloro che sanno apprezzarlo, un modo di viaggiare attraentissimo.

Or non è molto tempo, una delle più grandi Agenzie di viaggi del mondo anglo-sassone ci chiedeva degli itinerari per propri clienti che volevano fare del *footing* in Italia.

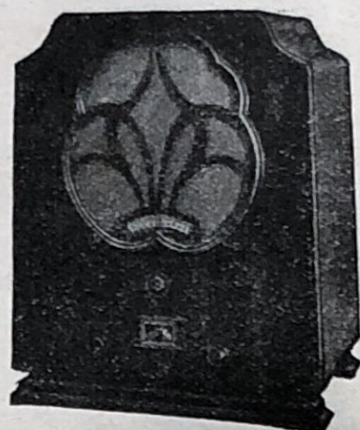
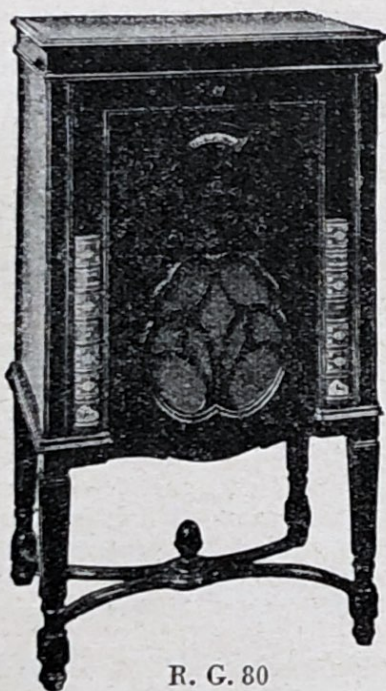
Le notizie che al Touring interessano sono quelle indicate nel seguente modulo d'inchiesta, del quale saremo ben lieti di inviare quante copie fossero desiderate da coloro che vorranno richiedercele.

RADIO-GRAMMOFONI
RADIO-RICEVITORI

Radio-Ricevitore R. 3 - Tre valvole. Riceve la stazione locale .. .. **L. 750**

Radio-Ricevitore R. 5 - Cinque valvole. Riceve tutta l'Europa .. .. **L. 1475**

Radio-Ricevitore R. 7 - Sette valvole. Supereterodina. Quattro pentodi .. .. **L. 1950**

Radio-Ricevitore R. 700 - Sette valvole. Supereterodina. Quattro pentodi .. .. **L. 2175**

R. 7

R. G. 80

Radio-Grammofono R. G. 31 - Tre valvole. Riceve la stazione locale .. .. **L. 1650**

Radio-Grammofono R. G. 50 - Cinque valvole. Riceve tutta l'Europa .. .. **L. 2200**

Radio-Grammofono R. G. 80 - Otto valvole. Supereterodina. Cinque pentodi .. .. **L. 3500**

Radio-Grammofono R. E. I. 45 - Dieci valvole. **L. 6200** Autoincisore **L. 6700**

Grammofoni Amplificati fino a .. .. **L. 2900**

Nei prezzi è escluso l'abbonamento all'EIAR

Chiedete un'audizione dei nostri modelli

Ricchi cataloghi gratis

S. A. NAZ. DEL "GRAMMOFONO"

MILANO, Galleria Vitt. Em., 39 TORINO, Via Pietro Micca, 1
ROMA, Via del Tritone, 88-89 NAPOLI, Via Roma, 266-269

Rivenditori autorizzati in Italia e Colonie

"LA VOCE DEL PADRONE"

Il problema non è dei massimi, ma certamente ha la sua importanza.

Modulo di Inchiesta.

Comune di .... Località denominata ....
Accesso .... Terreno ....
Ombra .... Intimità ....
Sicurezza .... Vista ....
Acqua per i servizi .... Acqua potabile ....
Rifornimento viveri .... Bagni ....
Canottaggio .... Pesca ....
Passeggiate .... Ascensioni ....

Proprietario del terreno (nome, indirizzo) ....
È necessario chiedere il permesso di soggiorno? ....
Eventuale prezzo richiesto per notte e per settimana ....

Unire possibilmente un disegno schematico della località ove la posizione del campo sia riferita alla strada, con l'indicazione delle distanze dai due centri più vicini. Con una freccia indicare la direzione del sud (ove è il sole a mezzogiorno).

Norme per le risposte.

Accesso: indicare se il campo si può raggiungere con veicoli o soltanto a piedi. *Terreno:* indicare la qualità del fondo, prato, sabbia, ecc. *Ombra:* indicare se la località è sempre all'ombra o completamente priva di vegetazione o infine se vi sono alberi radi. *Intimità:* indicare se il campo è visibile da una strada molto frequentata oppure se è situato in luogo appartato. *Sicurezza:* indicare se il campo è accessibile al pubblico, oppure se è cintato. *Vista:* se il campo è in posizione dominante col bel panorama, oppure chiuso. *Acqua per i servizi:* indicare se nelle immediate vicinanze del campo si trova acqua corrente o un pozzo o un lago. *Acqua potabile:* indicare la località e la distanza ove è possibile trovarne. *Rifornimento viveri:* come per l'acqua potabile. *Bagni:* indicare se nelle immediate vicinanze vi è possibilità di fare bagni. *Canottaggio.* se nelle vicinanze vi è la possibilità di praticarlo. *Pesca:* se la località è adatta per la pesca. In caso favorevole indicare le principalissime qualità di pesce, la stagione migliore e il genere di pesca usato. *Passeggiate e ascensioni:* non è necessario specificarle, ma basta indicare se la località si presta come punto di partenza per effettuarne.

Da Capri ridente a New York tumultuosa.

La primavera, che ammanta di fiori e di verde la nostra terra, conferisce un lieto sapore d'attualità all'articolo su *Capri* che L. Parpagliolo ha scritto da par suo ne *Le Vie d'Italia e del Mondo* di maggio. Articolo tutto pervaso di sana poesia e denotante una perfetta conoscenza della copiosa letteratura italiana e straniera, di cui va orgogliosa l'incantevole isola. Numerose illustrazioni formano un corredo iconografico ben degno.

Dalla contemplazione del quale ci scuoterà il sonante richiamo delle opere che, sotto la guida di tecnici italiani, si stanno in parte effettuando e in parte progettando nell'*Asia Centrale Sovietica* per rendere produttive e salubri vaste estensioni di territorio. Di queste opere, tratta il secondo articolo della serie iniziata nel numero di aprile della Rivista per illustrare l'opera che l'Ing. Angelo Omodeo e i suoi collaboratori vanno compiendo nel territorio dell'U.R.S.S., opera che onora veramente il nostro Paese.

Di grande onore al nome d'Italia appare anche l'impresa compiuta da L. A. De Agostini, la *prima traversata della Cordigliera Patagonica Meridionale*, che qui viene efficacemente descritta e illustrata dallo stesso esploratore. E ancora il nome d'Italia risuona attraverso l'opera di Mattia Corvino, del Blandrata, del Possevino, del Marsili, nella pittoresca «terra dei sette castelli», la *Transilvania*, di cui R. Mosca ci descrive i suggestivi aspetti naturali e folcloristici e le vicende etniche.

Dell'affermazione di civiltà che l'Italia compie nelle sue Colonie africane parla L. Rovatti che ci illustra la *Cirenaica d'oggi* e la mole imponente di lavoro svoltovi dall'avvento del Fascismo in poi.

Proseguendo attraverso l'Atlantico, giungiamo a *New York*, la turbinosa metropoli, di cui A. Gobbi Belcredi ci riferisce impressioni interessanti e gustose. E neanche qui manca l'affermazione italiana, chè, anzi, accompagnandoci tra i nostri connazionali in festa per la ricorrenza di un patrono di Napoli, l'A. ci fa trovare improvvisamente in una oasi gioconda e tipicamente italica.

Partiti da Capri partenopea, siamo giunti così a un angolo partenopeo di New York, con un itinerario singolarmente vario e capriccioso attraverso quattro continenti.

L'abbonamento a *Le Vie d'Italia e del Mondo* costa **L. 40,50** in Italia e Colonie, **L. 65,50** all'Estero.

L'«Alpe» di Aprile.

Il fascicolo di aprile della nostra Rivista forestale *L'Alpe* ha avuto — come i precedenti — il migliore accoglimento da parte di quanti si interessano ai problemi montani, di silvicoltura, di pastorizia, di agronomia, di sistemazioni e bonifiche, e, dobbiamo aggiungere, da parte di quei lettori che si occupano di medicina, di farmacia, di profumi, i quali lettori hanno trovato nell'articolo *Le piante officinali e la Stazione Sperimentale di Napoli*, del Prof. Pierantoni, notizie scientifiche e pratiche degne di rilievo per la loro natura ed utilità.

Nello stesso fascicolo notiamo altri articoli degni di attenzione: *Confortanti indici di progresso silvo-pastorale*, del Prof. A. Pavari; *Trapianto di forti esemplari di Pinus pinea L.*, del Dott. Braschi; *Su alcuni contributi concreti allo studio del problema montano*, del Dott. A. De Philippis; *Sulle sistemazioni idraulico-agrarie della montagna siciliana*, del Dott. A. Barbagallo; *Danni prodotti da vespa in un rimboschimento a Forno di Zoldo* (Belluno), di E. Stolfa.

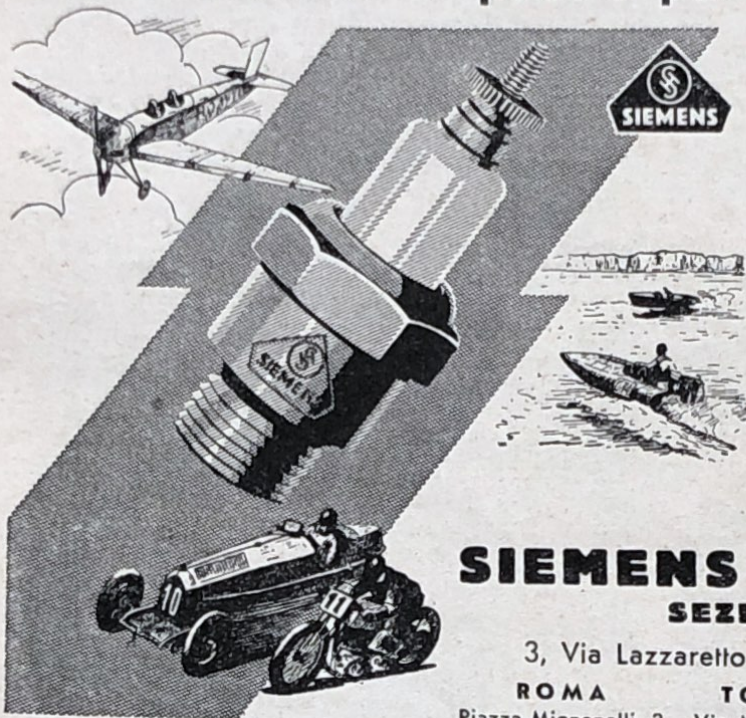
Nella rubrica *Appunti e note pratiche* vi è una importante trattazione sulle *Recenti vedute intorno alla «Moria degli olmi», dovuta al Graphium Ulmi*, del Dott. L. P. Passavalli, ed altra del Dott. De Philippis su *La crisi del bosco ceduo ed il problema del «carburante verde»*.

Nelle rubriche della *Vita forestale all'Estero, Rassegna bibliografica, Bonifica integrale* si hanno comunicazioni di speciale importanza, mentre in quella di *Notizie ed Echi* sono passati in rassegna i principali avvenimenti d'Italia e delle Colonie riguardanti l'agricoltura in genere e quella montana.

Un pranzo a Napoleone.

L'argomento è svolto con particolari curiosi e interessanti da A. Cerlini nel fascicolo di maggio de *L'Albergo in Italia* che mette in evidenza — attraverso una cronaca dei tempi — non tanto la lista del pranzo offerto dalla Municipalità di Novellara al Generale Bonaparte, quanto quella dei gustosi episodi che formarono il piccante contorno alle numerosissime vivande apprestate. A questo articolo fanno degna corona gli altri inseriti nel fascicolo, alcuno di carattere tecnico-alberghiero, quale *Il calcolo dei prezzi d'albergo*, di E. Rohr; altri di carattere turistico, quali *Pegli*, di U. Tegani; *Riolo Bagni*, di G. Silvestri; *La Mostra Italiana del Turismo al Cairo*.

Nelle rubriche periodiche G. Pugliesi tratta del *Novecento e igiene alberghiera;* L. Pirondini delle questioni fiscali che riguardano gli albergatori; mentre uno svariato e ricco notiziario apre e chiude il numero.

Le candele
SIEMENS SINTERKORUND
sono le candele di fiducia per l'automobilista esigente.

Si adattano ottimamente a tutti i motori anche a quelli da corsa, i quali ultimi sottopongono i materiali componenti le candele ad uno sforzo rilevante.

Le candele Sinterkorund hanno superato nella pratica le previsioni dei tecnici; esse sono le candele che non deludono.

Pochi tipi con campi di applicazione veramente estesi.

Prezzo da L. 15 — a L. 19,50 a seconda del tipo.

Chiedete l'opuscolo SH 4765 a che Vi verrà inviato gratuitamente.

SIEMENS - SOCIETÀ ANONIMA
SEZIONE APPARECCHI
3, Via Lazzaretto — **MILANO** — Via Lazzaretto, 3

ROMA Piazza Mignanelli, 3 — **TORINO** Via Mercantini, 3 — **TRIESTE** Via G. Galatti, 24 — **GENOVA** Via Cesarea, 12

Automobilisti!

L'ANONIMA INFORTUNI

SOCIETÀ ANON. ITALIANA DI ASSICURAZIONE CONTRO GLI INFORTUNI

Sede in **MILANO** (108) - PIAZZA CORDUSIO, 2

TELEFONI 88-451, 88-452, 88-453, 88-454, 89-861, 87-655, 87-656, 87-657 (Centralino)

Capitale Sociale L. 24.000.000 interamente versato — Fondi di Garanzia al 31-12-1931 oltre L. 151.000.000

ASSICURAZIONI INFORTUNI - ASSICURAZIONI DELLA RESPONSABILITÀ CIVILE
ASSICURAZIONI DELLE VETTURE CONTRO I DANNI O LE ROTTURE ACCIDENTALI

è incaricata dal **Touring Club Italiano**, quale delegata delle **Assicurazioni Generali**, del **SERVIZIO TRITTICI** che compie mediante i **propri Uffici** e mediante le **Agenzie** che ha in comune con le

Assicurazioni Generali di Venezia

L'ANONIMA INFORTUNI è ASSICURATRICE UFFICIALE del T. C. I., del R. M. C. I. (Reale Moto Club d'Italia) e della R. F. I. M. (Reale Federazione Italiana Motonautica). Con questi Enti L'Anon. Infortuni ha accordi speciali a favore dei Soci.

NOTIZIE ED ECHI

AUTOMOBILISMO

Una nuova vettura Fiat: l'« Ardita ».

Alla Fiera di Milano, nel Salone dell'automobile, ha destato il più vivo interessamento una novità presentata dalla Fiat: una « 4 cilindri » con la capacità di 5 e di 7 posti, veloce (fino a 115 km.-ora), di lusso, di linea tendenzialmente aerodinamica; tale vettura, che prende il nome di *Ardita* e viene a piazzarsi in una classe immediatamente superiore a quella della *Balilla* tanto fortunata, presenta una carrozzeria di grande ampiezza e con finitura di lusso. La sua linea è interessante, poichè fonde i dettami dell'estetica con i principî comandati dall'aerodinamica, raggiungendo sobrietà ed eleganza.

L'*Ardita* si presenta — come si è detto — in due tipi di *châssis*: corto (a 5 posti) e lungo (a 7 posti). Entrambi questi tipi possono essere forniti con motore di 1758 cmc. di cilindrata, oppure con motore di circa 2 litri (1944 cmc.) che consente naturalmente maggiore velocità di marcia.

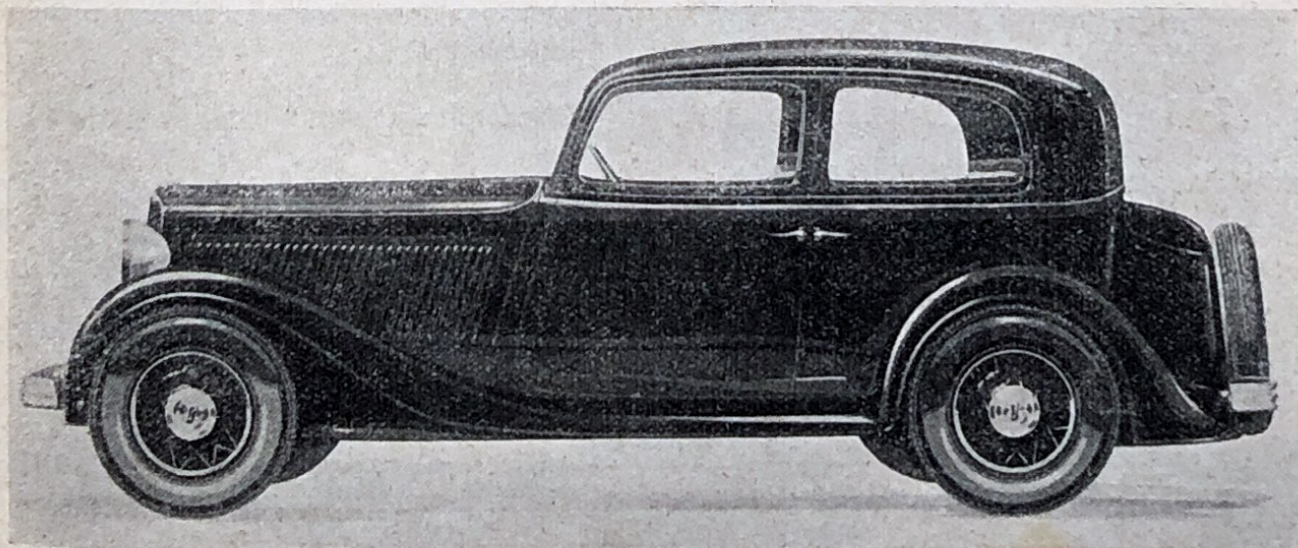
I dati essenziali dello *châssis* e del motore per ogni tipo, sono i seguenti:

Motore	Normale	2 litri
Diametro e corsa mm.	78 × 92	82 × 92
Cilindrata totale cmc.	1758	1944
Potenza effettiva cav.	40	45
Potenza tassabile cav.	18	20
Velocità di regime giri	3600	3600
Velocità massima della berlina:		
a 5 posti km.-ora	100	105
a 7 posti km.-ora	98	102

Châssis	Corto (5 posti) m.	Lungo (7 posti) m.
Passo	2,700	3,000
Carreggiata anteriore	1,390	1,390
Carreggiata posteriore	1,410	1,410
Raggio di sterzo minimo	5,300	5,750
Pneumatici	5,25 = 17	5,50 = 17

Le altre principali caratteristiche dell'*Ardita* si possono così riassumere:

Motore.

A 4 cilindri, frizione e cambio in blocco unico con una speciale sospensione elastica. Gruppo cilindri in un sol corpo col basamento di ghisa speciale. Stantuffi d'alluminio. Albero a gomiti su tre supporti. Valvole laterali con distribuzione silenziosa comandata a catena. Accensione a batteria e distributore, con anticipo automatico integrato da un regolatore a depressione. Alimentazione con pompa, dal serbatoio posteriore di grande capacità (62 litri). Filtro benzina smontabile a mano. Carburatore con speciale dispositivo per facilitare l'avviamento a freddo e con filtro d'aria silenziatore. Il carburatore è anche provvisto di economizzatore. Lubrificazione forzata, con pompa a ingranaggi. Circolazione d'acqua con pompa centrifuga. Avviamento elettrico.

LA ELEGANTE LINEA AERODINAMICA DELL'« ARDITA SPORT ».

Trasmissione.

Frizione monodisco a secco. Cambio a quattro velocità e retromarcia, terza silenziosa e sincronizzatore sull'innesto di terza e quarta velocità per il facile imbocco delle marce. Albero di trasmissione tubolare, con due giunti flessibili alle estremità. Ponte posteriore in lamiera d'acciaio. Coppia di riduzione a ingranaggi conici con dentatura a spirale.

Telaio.

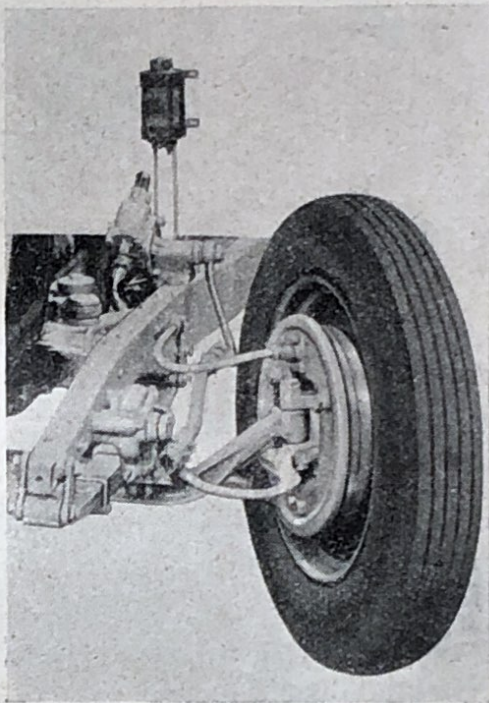
Abbassato e irrigidito da una robusta intelaiatura centrale a crocera. Sospensione su balestre semi-elittiche, con ammortizzatori idraulici. Ruote a disco. Gomme a bassa pressione. Guida a sinistra. Freni idraulici sulle quattro ruote, con doppio cilindro di comando. Freno a mano sulla trasmissione.

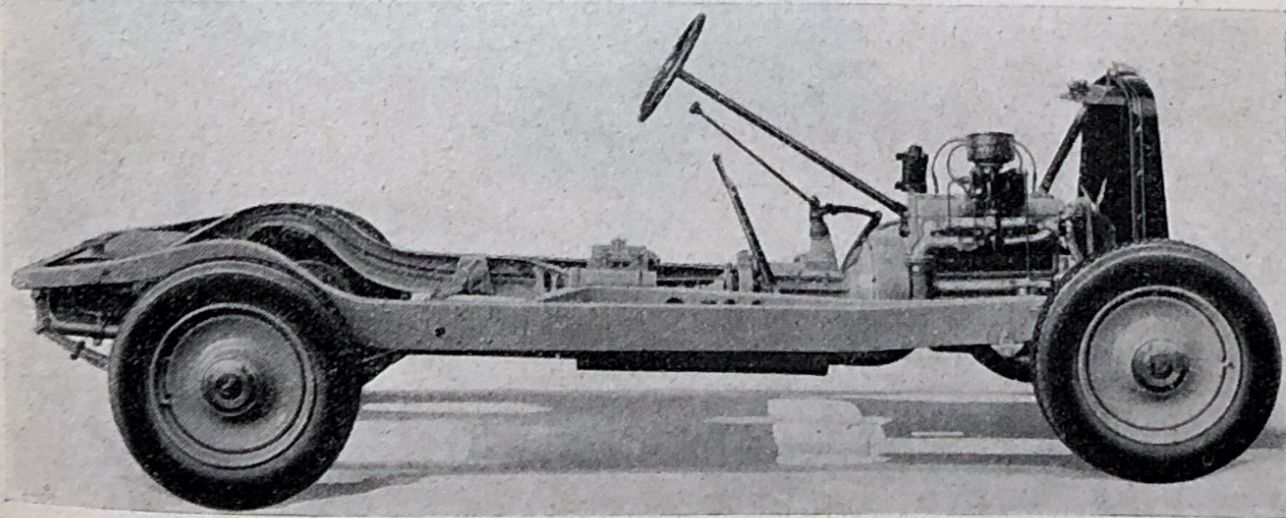
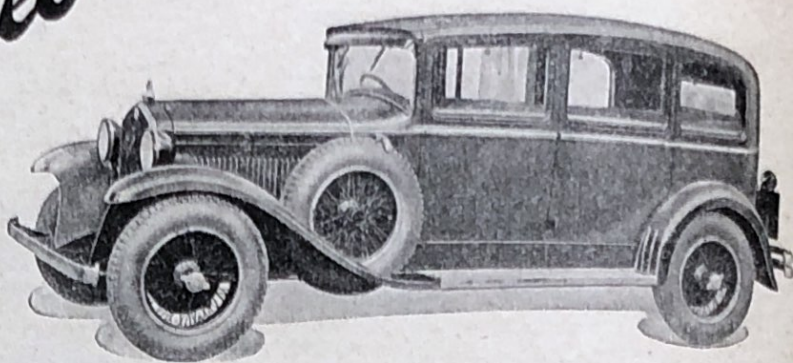
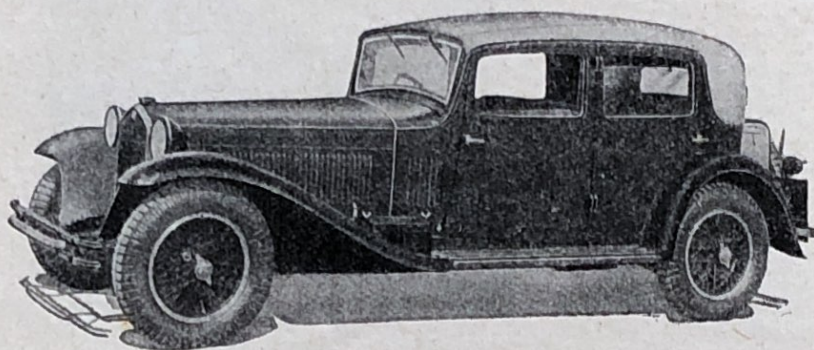
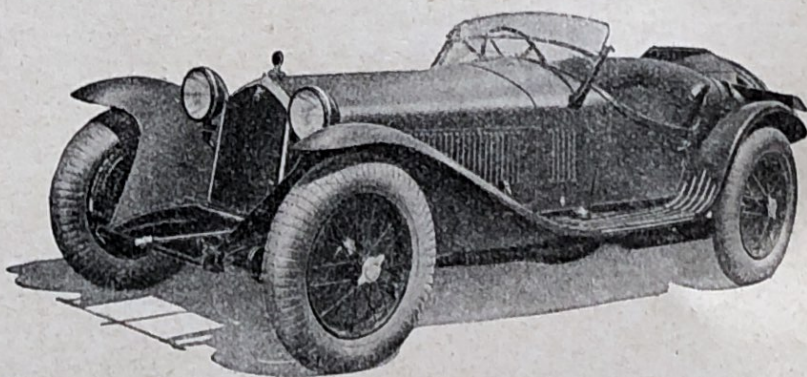
Impianto elettrico.

A 12 volt; batteria di 52 ampère-ora. Motorino d'avviamento con innesto a pedale. Dinamo con regolazione a terza spazzola. Avvisatore elettrico con bottone sul volante. Fari, e tre luci con commutatore sul volante. Fanale di targa con segnalatore d'arresto. Indicatore di direzione.

La Fiat presenta l'*Ardita* anche nel tipo Sport (*Ardita Sport*), di 2 litri, con testa più compressa (sempre a valvole laterali) e più accentuata profilatura della scocca, così da raggiungere agevolmente 115-116 km. all'ora, sempre con esuberante margine di sicurezza e senza minimamente compromettere la longevità della macchina. La potenza effettiva è di 54 HP, il regime di 3850 giri circa.

Essa è carrozzata « guida interna » a 4 posti su telaio ulteriormente abbassato; 4 ampie portiere senza montante intermedio a due sole luci per lato; ruota di scorta posteriore, baule facente parte posteriormente con la scocca, ruote a raggi.

Accanto ai due tipi dell'*Ardita*, la Fiat ha presentato poi qualche novità anche nella classe delle *Balilla* e cioè la *Balilla a 4 porte*, di linea aerodinamica, su telaio normale: vettura di lusso che le buone accoglienze serbate dal pubblico all'analoga lodevole iniziativa di privati carrozzieri dimostrano rispondente ai desideri del mercato; e la *Balilla Sport* (che ha una testata più compressa del tipo normale e richiede perciò l'impiego di carburante anti-detonante), carrozzata a *spider*, con linea aerodinamica, elegantissima. Velocità: 110 km.-ora.

PARTICOLARE DELLO STERZO, DEL FRENO E DELLA SOSPENSIONE ANTERIORE.

Nel campo dei veicoli industriali la Fiat presenta i suoi rinnovati autocarri a nafta per 4 e 6 tonnellate di portata utile (altrettante sul rimorchio) e il nuovo autobus 635 RN che può portare fino a 35 persone e che viene costruito tanto con motore a benzina quanto con motore a nafta.

IL TELAIO DELL' « ARDITA », VISTO DA DESTRA.

Statistica degli Autoveicoli esistenti in Italia al 31 dicembre 1932

secondo i dati pubblicati nel Supplemento alla *Gazzetta Ufficiale* N. 67 del 21 Marzo 1933 (XI).

PROVINCIE	Autovetture (1)	Autobus (2)	Autocarri (3)	Macchine Strad.	Trattrici Stradali	Motocicli (4)	Rimorchi	Trattrici Agricole	TOTALE
Alessandria	4.616	183	1.591	1	16	2.871	285	37	9.600
Aosta	895	53	441	—	9	581	59	3	2.041
Cuneo	2.945	202	1.489	2	17	1.711	158	26	6.550
Novara	2 871	163	1.334	—	3	1.822	223	130	6.546
Torino	14.304	300	4.308	1	11	7.338	935	6	27.203
Vercelli	2.831	79	1.102	—	18	1.893	184	161	6.268
Piemonte	*28.462*	*980*	*10.265*	*4*	*74*	*16. 216*	*1.844*	*363*	*58.208*
Genova	7.381	366	3.386	1	39	1.746	413	—	13.332
Imperia	1.585	81	780	1	9	533	70	—	3.059
La Spezia	1.294	91	625	1	1	836	67	1	2.916
Savona	842	35	434	—	2	324	40	1	1.678
Liguria	*11.102*	*573*	*5.225*	*3*	*51*	*3.439*	*590*	*2*	*20.985*
Bergamo	2.646	117	1.036	1	17	1.647	237	139	5.840
Brescia	4.436	122	1.308	6	28	2.629	350	555	9.434
Como	3.545	181	1.525	—	4	2.645	202	11	8.113
Cremona	2.675	33	833	—	6	1.246	303	655	5.751
Mantova	2.507	45	1.069	1	6	1.546	371	1.153	6.698
Milano	26.941	479	9.012	3	162	10.337	1.737	32	48.703
Pavia	3.183	165	1.194	—	21	1.675	312	604	7.154
Sondrio	527	38	224	—	3	505	62	6	1.365
Varese	3.680	108	1.574	3	6	2.417	231	1	8.020
Lombardia	*50.140*	*1.288*	*17.775*	*14*	*253*	*24.647*	*3.805*	*3.156*	*101.078*
Bolzano	1.668	97	441	—	17	1.094	87	—	3.404
Trento	1.746	86	792	1	6	1.590	193	—	4.414
Venezia Trid.	*3.414*	*183*	*1.233*	*1*	*23*	*2.684*	*280*	—	*7.818*
Belluno	955	88	491	—	3	650	65	16	2.268
Padova	3.722	54	1.127	—	23	1.698	405	80	7.109
Rovigo	1.274	40	575	3	9	823	145	74	2.943
Treviso	2.543	107	1.022	3	24	1.356	366	13	5.434
Udine	2.851	150	1.053	1	12	1.685	365	384	6.501

PROVINCIE	Autovetture (1)	Autobus (2)	Autocarri (3)	Macchine Strad.	Trattrici Stradali	Motocicli (4)	Rimorchi	Trattrici Agricole	TOTALE
Venezia	2.178	35	660	5	23	902	319	21	4.143
Verona	3.433	94	1.274	1	10	1.990	472	645	7.919
Vicenza	2.501	123	1.001	2	11	1.883	299	11	5.831
Veneto	*19.457*	*691*	*7.203*	*15*	*115*	*10.987*	*2.436*	*1.244*	*42.148*
Fiume	653	39	289	4	10	227	48	2	1.272
Gorizia	689	56	398	—	3	459	158	2	1.765
Pola	596	45	297	—	5	.490	55	44	1.532
Trieste	2.913	72	975	—	39	1.199	249	15	5.462
Zara	110	2	42	—	—	50	—	—	204
Venezia Giulia e Zara	*4.961*	*214*	*2.001*	*4*	*57*	*2.425*	*510*	*63*	*10.235*
Bologna	5.180	147	2.272	—	12	2.773	633	807	11.824
Ferrara	2.048	22	764	—	28	1.155	282	1.019	5.318
Forlì	2.450	68	926	—	4	1.774	298	26	5.546
Modena	2.589	158	1.498	—	17	1.723	348	931	7.264
Parma	2.497	103	1.092	1	12	1.447	319	60	5.531
Piacenza	1.898	78	704	—	10	800	287	76	3.853
Ravenna	1.785	42	921	5	43	1.757	434	648	5.635
Reggio Emilia	2.016	86	1.002	1	37	1.427	361	21	4.951
Emilia	*20.463*	*704*	*9.179*	*7*	*163*	*12.856*	*2.962*	*3.588*	*49.922*
Arezzo	1.216	42	426	—	1	1.001	30	114	2.830
Firenze	7.352	195	1.941	—	4	3.404	150	147	13.193
Grosseto	821	80	409	—	5	525	32	327	2.199
Livorno	1.600	35	524	1	6	806	59	174	3.205
Lucca	1.734	36	575	—	10	878	49	36	3.318
Massa-Carrara	601	38	284	1	30	332	69	4	1.359
Pisa	1.591	82	586	—	3	1.036	43	274	3.615
Pistoia	816	87	392	1	4	722	37	62	2.121
Siena	1.733	83	647	—	2	1.050	30	172	3.717
Toscana	*17.464*	*678*	*5.784*	*3*	*65*	*9.754*	*499*	*1.310*	*35.557*

(*Continuazione vedi pag. 177*).

PROVINCIE	Autovetture (1)	Autobus (2)	Autocarri (3)	Macchine Strad.	Trattrici Stradali	Motocicli (4)	Rimorchi	Trattrici Agricole	TOTALE
Ancona	1.962	155	747	1	8	1.329	136	8	4.346
Ascoli Piceno	1.397	97	574	—	1	707	70	4	2.850
Macerata	1.346	81	547	—	—	781	96	63	2.914
Pesaro	1.166	85	416	—	4	1.449	81	24	3.225
Marche	*5.871*	*418*	*2.284*	*1*	*13*	*4.266*	*383*	*99*	*13.335*
Perugia	2.611	129	695	—	6	1.624	68	10	5.143
Terni	913	47	316	—	2	564	15	11	1.868
Umbria	*3.524*	*176*	*1.011*	—	8	*2.188*	*83*	*21*	*7.011*
Frosinone	944	89	700	—	1	327	27	41	2.129
Rieti	506	84	246	—	1	269	4	33	1.143
Roma	18.412	743	6.177	4	56	4.107	435	259	30.193
Viterbo	958	57	698	—	—	258	16	91	2.078
Lazio	*20.820*	*973*	*7.821*	*4*	*58*	*4.961*	*482*	*424*	*35.543*
Aquila degli Abr.	822	76	381	—	2	308	1	57	1.647
Campobasso	645	90	265	—	1	204	—	27	1.232
Chieti	1.026	85	340	—	—	243	4	32	1.730
Pescara	702	75	330	—	3	142	16	25	1.293
Teramo	745	79	344	—	1	167	21	14	1.371
Abruzzi Molise	*3.940*	*405*	*1.660*	—	*7*	*1.064*	*42*	*155*	*7.273*
Avellino	811	70	330	—	1	134	6	31	1.383
Benevento	745	73	201	—	—	126	1	16	1.162
Napoli	8.436	205	2.338	—	18	862	109	43	12.011
Salerno	1.630	58	491	—	6	211	27	45	2.468
Campania	*11.622*	*406*	*3.360*	—	*25*	*1.333*	*143*	*135*	*17.024*
Bari	2.453	75	532	2	6	262	55	79	3.464
Brindisi	602	39	117	—	2	76	9	124	969
Foggia	1.047	88	297	—	4	155	40	569	2.200
Lecce	1.922	31	172	—	4	278	8	60	2.475
Taranto	806	36	133	—	2	132	9	75	1.193
Puglie	*6 830*	*269*	*1.251*	*2*	*18*	*903*	*121*	*907*	*10.301*
Matera	200	33	78	—	1	33	1	68	414
Potenza	505	112	195	—	6	64	7	53	942
Lucania	*705*	*145*	*273*	—	*7*	*97*	*8*	*121*	*1.356*
Catanzaro	1.217	73	425	4	8	166	19	75	1.987
Cosenza	1.103	105	368	—	—	169	9	49	1.803
Reggio Calabria	1.436	55	343	—	8	277	19	13	2.151
Calabrie	*3.756*	*233*	*1.136*	*4*	*16*	*612*	*47*	*137*	*5.941*
Agrigento	642	41	151	—	11	53	15	114	1.027
Caltanissetta	351	29	103	—	3	53	—	86	625
Catania	3.538	103	763	—	4	384	19	130	4.941
Enna	279	37	93	—	—	54	1	—	464
Messina	1.842	79	478	—	17	405	54	15	2.890
Palermo	3.415	223	819	48	8	372	36	35	4.956
Ragusa	684	12	83	—	3	53	7	26	868
Siracusa	762	28	145	—	13	66	41	14	1.069
Trapani	834	20	237	—	4	91	10	93	1.289
Sicilia	*12.347*	*572*	*2.872*	*48*	*63*	*1.531*	*183*	*513*	*18.129*
Cagliari	1.427	142	552	3	8	351	65	182	2.730
Nuoro	320	29	102	—	—	80	—	10	541
Sassari	820	29	256	—	—	158	9	34	1.306
Sardegna	*2 567*	*200*	*910*	*3*	*8*	*589*	*74*	*226*	*4.577*
REGNO	*227.445*	*9.108*	*81.243*	*113*	*1.024*	*100.552*	*14.492*	*12.464*	*446.441*

(1) Nella categoria *autovetture*, sono comprese tanto quelle destinate ad uso privato, come quelle per servizio di piazza (tassì) e per noleggio di rimessa. – (2) La categoria *autobus*, comprende gli autobus destinati ai servizi di autolinea, con o senza servizio postale, e gli autobus degli alberghi e degli istituti di educazione. – (3) I dati delle categorie autovetture, autobus, autocarri, trattrici stradali, motocicli, rimorchi e trattrici agricole, sono desunti dalle iscrizioni nel P. Registro Automobilistico. Poichè non tutti gli autoveicoli inscritti al P. R. A. corrispondono tassa, essendo l'obbligo relativo all'effettiva circolazione dei veicoli, i dati risultanti da quest'ultimo non possono concordare con quelli desunti dalla riscossione della tassa di circolazione. – (4) Il numero dei motocicli comprende anche quelli con carrozzette o furgoncini.

Approvazione degli accordi in materia di circolazione stradale stipulati tra l'Italia ed altri Stati, in Ginevra, nel marzo 1931

Nella relazione del Consiglio del Touring Club Italiano per l'esercizio 1932 che è pubblicata in altra parte di questa nostra Rivista è accennato all'attività svolta dal nostro Sodalizio per intensificare il collocamento, lungo le strade d'Italia e nell'interno degli abitati, dei vari cartelli indicatori di tipo internazionale per rendere più agevole, più rapido e sicuro il traffico automobilistico. Si tratta dei ben noti cartelli di direzione e pericolo e dei vari segnali per l'interno degli abitati i cui tipi definitivi sono stati fissati nella Conferenza Internazionale riunitasi a Ginevra dal 16 al 28 marzo 1931 ed i cui accordi, sottoscritti da numerosi Stati, tra i quali l'Italia, il Belgio, la Cecoslovacchia, la Danimarca, Danzica, la Francia, la Germania, la Jugoslavia, il Lussemburgo, la Polonia, la Svizzera, Monaco, l'Olanda, la Spagna, la Turchia e l'Ungheria, sono stati consigliati dalla necessità di unificare, almeno nell'Europa Continentale, la materia relativa alla circolazione stradale, specialmente per quanto riguarda le segnalazioni.

Segnali di pericolo.

1. Cunetta. – 2. Svolta pericolosa. – 3. Incrocio. – 4. Passaggio a livello custodito. – 5. Passaggio a livello non custodito. – 6. Segnale indicante un pericolo diverso da quelli contemplati nei cartelli dall'1 al 5 compreso. – 7. Segnale alternativo di pericolo destinato ad essere usato quando le condizioni atmosferiche non permettono l'impiego di targhe piene (il triangolo è vuoto nella parte centrale). – 8. Segnale concernente la priorità di passaggio.

Siamo ora lieti di comunicare che S. E. il Capo del Governo, nella seduta dell'8 marzo u. s. della Camera dei Deputati, ha presentato il disegno di legge per la ratifica degli accordi predetti, per modo da rendere obbligatoria in tutto il Regno l'applicazione dei segnali fissati dalla Conferenza Internazionale di Ginevra.

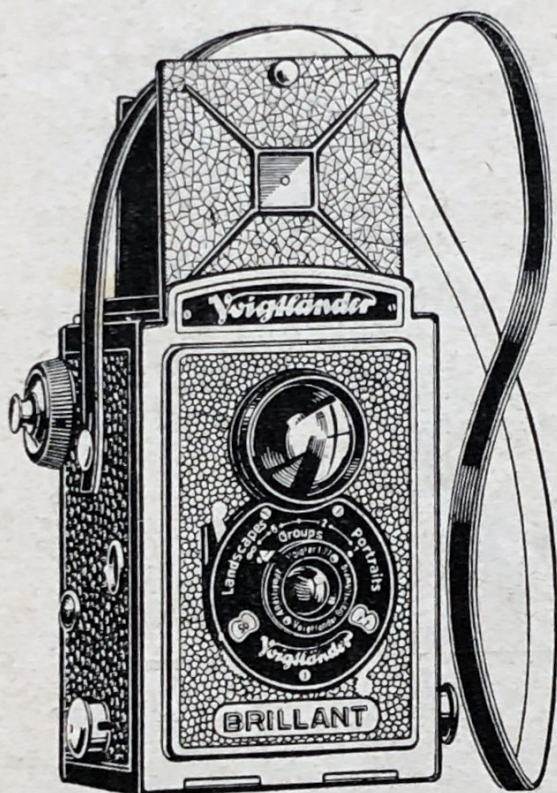
La serie dei segnali è quella che qui riproduciamo e che il nostro Sodalizio, in previsione della ratifica della Convenzione da parte dell'Italia, già aveva cominciato a distribuire, opportunamente modificati, subito dopo la Conferenza del marzo 1931. In sostanza essi non si differenziano molto da quelli che aveva stabilito nel febbraio 1929 il Comitato Permanente della Circolazione Stradale della Società delle Nazioni. I segnali fondamentali di pericolo sono anzi rimasti assolutamente invariati; alla loro serie è stato però aggiunto un segnale di « pericolo generico », costituito da un triangolo pieno recante una sbarra verticale e un segnale di « priorità di passaggio », formato da un triangolo pieno, colla punta in basso che reca nell'interno un triangolo più piccolo e serve per avvisare i conducenti che i veicoli transitanti lungo la strada sulla quale va a sboccare quella su cui essi si trovano hanno diritto alla priorità di transito.

Qualche variante fu invece introdotta nei segnali destinati a disciplinare il traffico cittadino, ma anche in questi tipi il nostro Sodalizio, subito dopo il marzo 1931, introdusse le relative varianti per modo da uniformarli, con notevole anticipo su la ratifica della Convenzione, a quelli fissati dalla Conferenza di Ginevra.

Un segnale completamente nuovo rispetto a quelli del 1929, ma che il Touring già di-

col

Voigtländer

„Brillant"

non si fotografa alla cieca

perchè nel grande mirino a specchio si segue l'immagine sino all'istante dello scatto e nella grandezza naturale della fotografia.

12 fotografie 6x6

su normale pellicola 6x9 da 8 pose

nessuna difficoltà di messa a fuoco

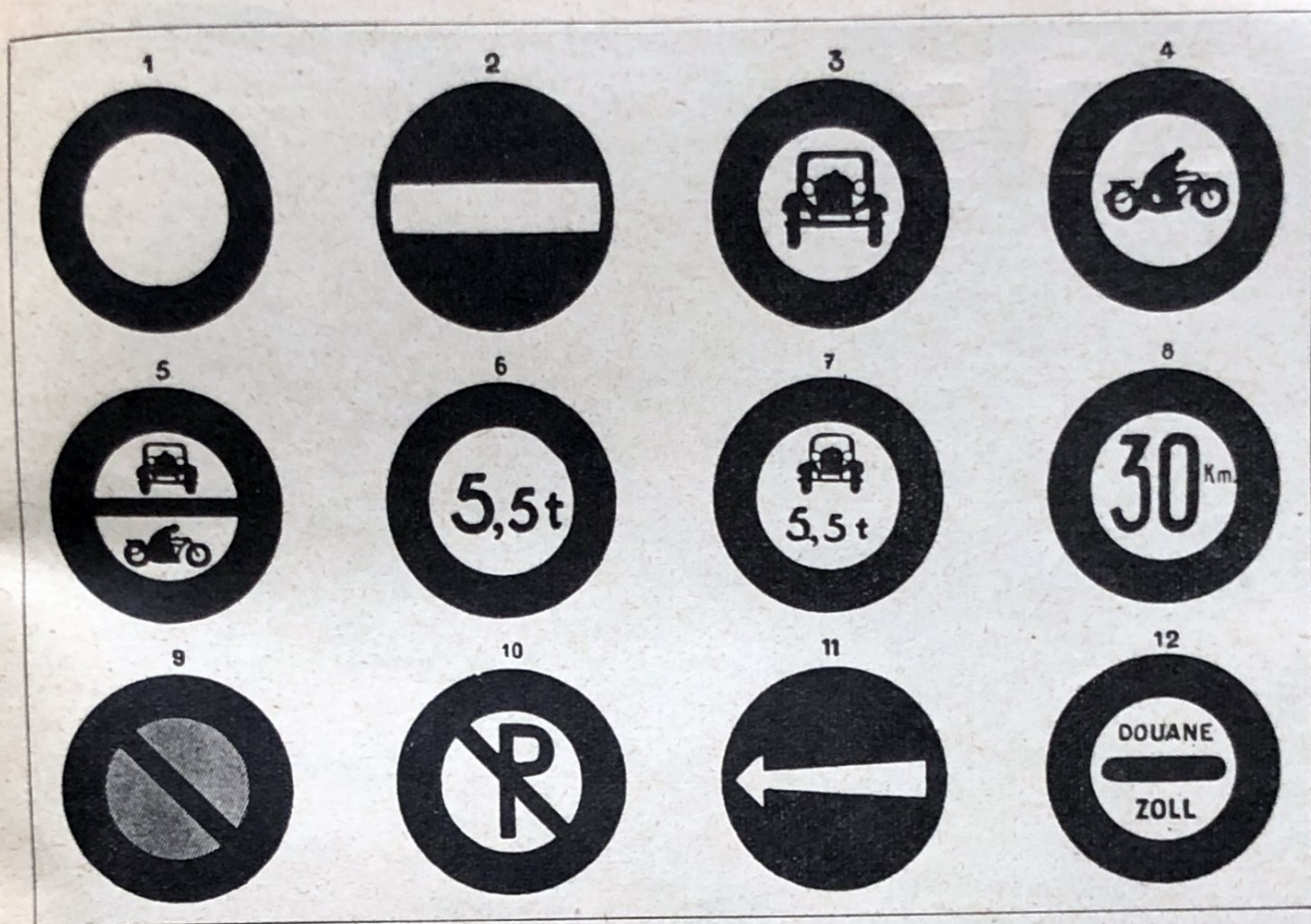
ma tre posizioni fisse

ritratti · gruppi · paesaggi

Col celebre anastigmatico Voigtar 1:7,7 .	Lire 138 —
Col celebre anastigmatico Voigtar 1:6,3 otturatore Embezet (posa, 1/2 posa - 1/25 - 1/50 - 1/100 di secondo)	Lire 210 —
Col celebre anastigmatico Skopar 1:4,5 otturatore Compur fino a 1/300 di secondo . . .	Lire 405 —
Borsa in cuoio zegrinato sempre pronta . .	Lire 27 —
Pellicola Voigtländer 6x9, otto pose . . .	Lire 6,50

Con un apparecchio Voigtländer ed una pellicola Voigtländer ad alta sensibilità (23° Sch.) il successo non vi mancherà mai in ogni tempo, in ogni luogo.

Chiedere il listino riccamente illustrato al vostro fornitore abituale, od al Rappresentante Generale per l'Italia

CARLO RONZONI - MILANO - VIA CAPPUCCIO N. 16 = TELEFONO 85-721 =

Segnali comportanti prescrizioni assolute.

1. Circolazione vietata ad ogni genere di veicolo. – 2. Senso proibito o ingresso vietato. – 3. Circolazione proibita alle automobili. – 4. Circolazione proibita ai motocicli. – 5. Circolazione vietata a tutti gli automezzi. – 6. Limitazione di peso. – 7. Proibito agli autoveicoli sorpassanti le 5 tonn. e mezzo di peso. – 8. Massima velocità consentita. – 9. Divieto di sosta. – 10. Divieto di posteggio. – 11. Direzione obbligatoria. – 12. Segnale d'arresto in prossimità di un posto doganale.

stribuiva fin dall'aprile del 1931 è quello di «prudenza» rappresentato da una placca rettangolare a fondo scuro recante nel suo interno un triangolo bianco. Esso serve per raccomandare ai conducenti di autoveicoli di usare particolare prudenza in determinati punti per il pericolo che essi possono far correre agli altri utenti della strada. Per specificare la natura del pericolo, il segnale può essere integrato con un segno, una figura o una iscrizione appropriata. Così nei tipi che noi distribuiamo per indicare la vicinanza delle scuole abbiamo messo nel triangolo bianco interno una sbarra verticale e la parola Scuola.

Come si vede la Conferenza Internazionale di Ginevra ha voluto fare una distinzione ben netta tra i segnali destinati a preavvisare i conducenti dei pericoli cui essi vanno incontro e quelli che devono invece richiamare la loro attenzione sul pericolo che essi possono far correre ad altri, e giova augurarsi che un doveroso senso di civismo e di responsabilità faccia loro attribuire a questi ultimi la stessa importanza che sogliono annettere ai primi.

Segnali di semplice indicazione.

1. Segnale di posteggio, sosta autorizzata. – 2. Segnale raccomandante la prudenza. – 3 e 3 *bis*. Esempi di segnalazioni di un posto di soccorso. – 4 e 5. Segnali di località e di orientamento.

Contro il furto delle automobili.

Abbiamo già avuto occasione di accennare ad una pratico apparecchio contro il furto delle automobili; il Bloccauto 1550, di facile applicazione e di sicuro effetto poichè immobilizza bloccandolo, il volante della macchina, rendendo in tal modo impossibile la guida ai malintenzionati che volessero approfittare dell'assenza del proprietario, per involare l'auto.

L'apparecchio, era fin qui costruito esclusivamente per macchine a cannotto fisso; l'uscita di nuove auto a cannotto ruotante assieme al volante, fra le quali la ormai popolarissima *Balilla*, ha consigliato la costruzione di un tipo speciale, il « Bloccauto Balilla », il quale mantiene integre, come il precedente, le sue caratteristiche di assoluta sicurezza.

I Soci del T. C. I. che ne facciano diretta richiesta alla S. A. Bloccauto, Corso Regina Margherita, 15, Milano, a mezzo vaglia, con citazione del numero di tessera sociale, godranno di uno *sconto del 10 %* sul prezzo normale di L. 50 (franco di porto).

Il Salone di Berlino

Ha avuto luogo, come è noto, dall'11 al 23 febbraio u. s. questa importante manifestazione, che venne inaugurata alla presenza del Cancelliere del Reich, Adolfo Hitler.

Dal punto di vista tecnico, il Salone è stato caratterizzato, nel campo delle automobili, dalla adozione quasi generale delle ultime innovazioni costruttive: ruote indipendenti, ruota libera, cambio di velocità automatico, dispositivi per la riduzione delle vibrazioni. Sono state perfino presentate delle automobili con raffreddamento ad aria: tipi che presentano un evidente vantaggio e una larga possibilità di applicazioni per le Nazioni settentrionali. Più che di prototipi da laboratorio si è colà osservata la presentazione di realizzazioni di carattere pratico. Questo si constata, ad esempio, nei riguardi della profilatura aerodinamica della carrozzeria. Notevole è apparso lo sforzo tedesco per giungere alla costruzione di vetturette da 1200 e 1500 cmc. a prezzi veramente popolari, variabili dalle 7 alle 9 mila lire. Scarsa è apparsa nel ramo automobilistico la partecipazione delle ditte straniere, in quanto, contro 28 marche tedesche, vi erano soltanto 17 marche di altre Nazioni; per l'Italia, la Fiat e la Lancia.

Anche nel campo motociclistico l'industria tedesca ha dimostrato di essere all'avanguardia ed ha presentato dei modelli nei quali erano applicati tutti i più recenti perfezionamenti; ad esempio, la sospensione elastica del motore nel telaio, l'accensione a batteria, ecc. Notevoli, in questo ramo, alcuni tipi di motore raffreddati ad acqua e l'applicazione della ruota libera sulla presa diretta di un cambio a quattro velocità per una motocicletta da 500 cmc.

Importantissima era anche la sezione degli autoveicoli industriali; in grande prevalenza questi ultimi erano muniti di motori Diesel.

Motori Diese rapidi, con distribuzione a foderi.

Mentre la distribuzione a foderi (ossia a camicie mobili) viene gradualmente abbandonata per i motori a scoppio, essa va estendendosi — scrive l'*Auto Italiana* — per i motori Diesel, per i quali l'assenza di valvole pare si presenti come particolarmente adatta. Sono infatti recentemente apparsi due tipi di motori costruiti dalla Casa Panhard, uno a 4 e l'altro a 6 cilindri, delle cilindrate rispettivamente di 4400 e 6774 centimetri cubi, applicati a telai di autocarri industriali della portata di 5 o di 8 tonnellate.

Anche la Casa belga Minerva costruisce due motori Diesel, uno a 4 ed uno a 6 cilindri, con distribuzione a foderi. Quello a 6 cilindri ha la cilindrata di 8,7 litri.

Ardita
FIAT
esce e
conquista
Bianchi

Ardita

4 cilindri - 1750 cm.^{3} - Potenza effettiva 40 cav. - Potenza tassabile 18 cav. - Velocità oltre i 100 Km/ora - Telaio abbassato - Motore su sospensione elastica - Anticipo di accensione automatico e a depressione - Cambio sincronizzato a 4 velocità con 3ª silenziosa - Freni idraulici - Ruota libera e cristalli infrangibili a richiesta.
Linea di alta penetrazione - Nuove carrozzerie aerodinamiche di piacevole modernità, con radiatore inclinato - Berline a 5 e a 7 posti; 4 porte senza montante intermedio - Finiture di lusso.

Ardita 2000

4 cilindri - 1944 cm.^{3} - Potenza effettiva 45 cav. - Potenza tassabile 20 cav. - Velocità oltre 105 Km/ora - Telaio abbassato - Motore su sospensione elastica - Anticipo di accensione automatico e a depressione - Cambio sincronizzato a 4 velocità con 3ª silenziosa - Freni idraulici - Ruota libera e cristalli infrangibili a richiesta.
Linea di alta penetrazione - Nuove carrozzerie aerodinamiche di piacevole modernità, con radiatore inclinato - Berline a 5 e a 7 posti; 4 porte senza montante intermedio - Finiture di lusso.

Ardita Sport

L'*Ardita* si presenta anche nel tipo sport per coloro che vogliono la vettura brillantissima, di massima prestazione. Motore spinto di 2 litri - Potenza effettiva 54 cav. - Potenza tassabile 20 cav. - Alta velocità: 115 Km. all'ora - Ripresa irresistibile e grande elasticità consentite da un favorevole rapporto tra potenza e peso e da una più marcata profilatura della scocca - Telaio abbassato.
L'*Ardita Sport* unisce la luminosità e il conforto della bella carrozzeria alle doti della vettura sportiva; ma di una vettura sportiva modernissima, dal prezzo d'acquisto conveniente ed economica nel consumo.
Guida interna a 4 posti, 4 porte senza montante intermedio, 2 luci per lato - Finiture di lusso.

INIZIO CONSEGNE MAGGIO

Tutte le vetture « Ardita » hanno pneumatici MICHELIN.

NAVIGAZIONE

Le nuove motonavi per il servizio Venezia-Lido.

Sono state recentemente messe in servizio, dall'Azienda Comunale per la navigazione interna lagunare di Venezia, due piccole motonavi destinate al servizio diretto Venezia-Lido. Le due motonavi, rispettivamente battezzate «Lido» e «Rialto», hanno una lunghezza di metri 30,50, una larghezza massima di m. 5,30 e un dislocamento di 110 tonnellate. Lo scafo è di acciaio ad alta resistenza ed è diviso in cinque scompartimenti a mezzo di quattro paratie stagne. Le motonavi sono perfettamente identiche in tutti i particolari e sono azionate da motori Diesel-Fiat tipo 204 della potenza di 150 cavalli motori che consentono di mantenere una velocità media di miglia 10,34. Le navi sono particolarmente notevoli per la grande robustezza dello scafo e per la loro stabilità: infatti possono sopportare, con uno sbandamento inferiore a 15 gradi, un carico di oltre 350 passeggeri posti tutti in coperta e da un solo lato della nave.

Il porto fluviale di Roma.

Scrive il *Giornale d'Italia*, intorno al porto fluviale di Roma, notando come dalle otto navi quivi approdate nel 1920, con un movimento di 10 tonn. di merci imbarcate e sbarcate, esso sia passato a registrare nel 1932 un approdo di 733 navigli, per una stazza complessiva di 71.639 tonn. e un movimento di 67.480 tonn. imbarcate e sbarcate.

Se si calcola anno per anno il movimento del traffico nel fiume di Roma, esso nell'ultimo decennio aumenta con un andamento costante e fecondo: passa dalle 4922 tonn. del 1922 alle 9833 del 1926 e alle 48.577 del 1931.

Negli ultimi anni lo sbalzo in avanti assume una forza non mai raggiunta; tocca, come abbiamo detto, le 67.480 tonnellate di merci in partenza ed in arrivo.

Il Tevere, che è oggi perfettamente navigabile, ha traffico continuo specialmente con Genova e con la Sardegna.

La situazione delle principali potenze marittime alla fine del 1936.

Allo spirare del Trattato di Londra — 31 dicembre 1936 — il tonnellaggio totale delle 5 maggiori potenze marittime, comprendente navi porta aeroplani, incrociatori di tutti i tipi, cacciatorpediniere e sottomarini sotto i limiti d'età, sarà il seguente: Impero Britannico: 130 unità, 485.488 tonn.; Giappone: 151 unità, 440.828 tonn.; Francia: 159 unità, 365.173 tonn.; Stati Uniti: 60 unità, 346.720 tonn.; Italia: 121 unità, 241.404 tonn.

La Germania alla testa nel campo delle costruzioni di motonavi.

Come nota la *Rivista Marittima*, la statistica delle costruzioni navali del Lloyd Register del terzo trimestre 1932, mostra che la Germania per quanto occupi il quinto posto per le costruzioni navali, ha il primato nel campo delle costruzioni di motonavi.

Le costruzioni navali sono così divise:

Gran Bretagna e Irlanda	238.000 tonn.
Italia	128.000 »
Stati Uniti	125.000 »
Francia	109.000 »
Germania	81.000 »

Nei riguardi della propulsione, la Germania occupa con 79.000 tonn. il primo posto nella costruzione di motonavi. Ciò conferma il posto preminente che da decenni i cantieri tedeschi detengono nella costruzione di motonavi, specialmente di navi cisterna.

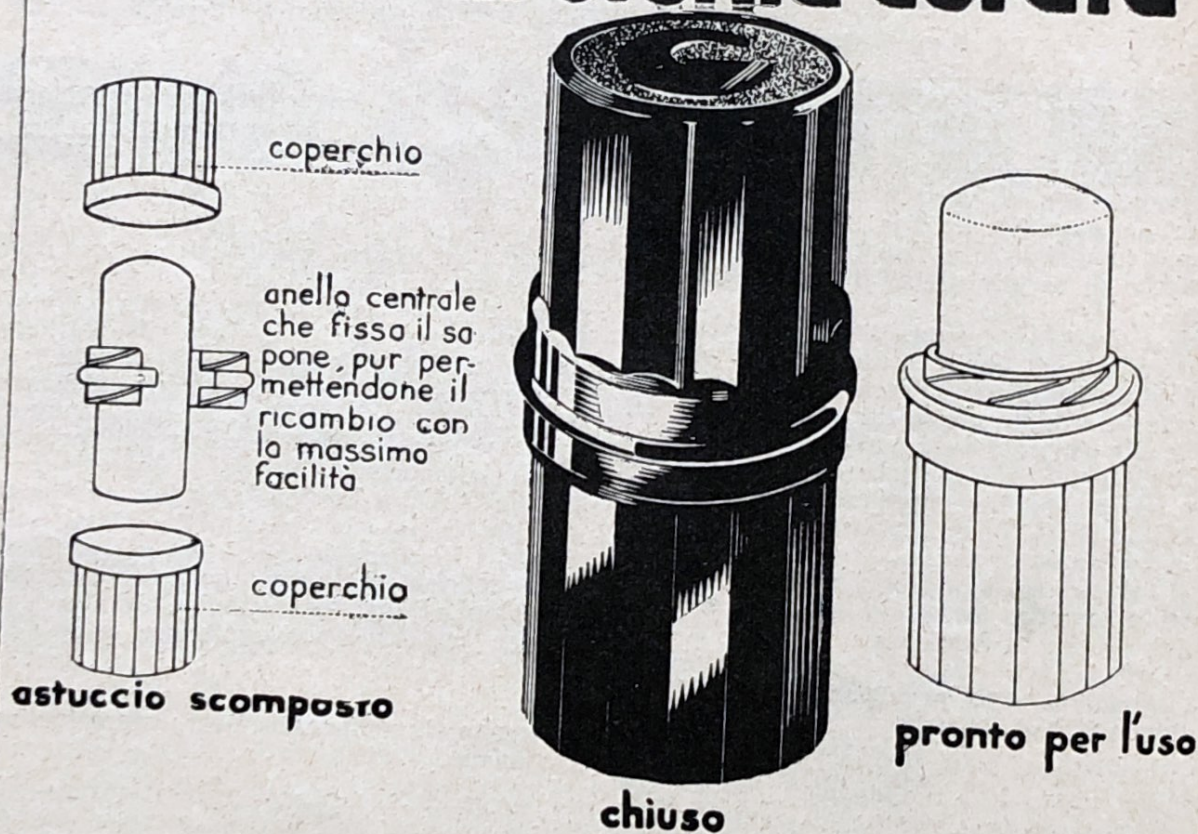
Il nuovo tipo di nave cisterna (riprodotto in sei esemplari) ha le seguenti caratteristiche: lunghezza circa 165 m., larghezza 21 m., dislocamento 17.800 tonn., apparato motore costituito da due Diesel della potenza totale di 4500 HP. I 27 depositi hanno la capienza complessiva di 23.000 metri cubi. Se si considera che i bastimenti da carico normali hanno una portata media di 8000 tonn., ci si può raffigurare quale enorme capacità abbiano queste nuove navi cisterna.

Lavori nel porto di Tolone.

Nel porto mercantile di Tolone verranno iniziati prossimamente dei lavori, che non saranno senza interesse per la Marina militare. Verrà costruita una gittata di 225 metri verso il Petit Rang. La nuova darsena, che essa limiterà, sarà portata a 8 metri di fondo ed i materiali di scavo serviranno per colmare la parte compresa fra la diga e la banchina del Petit Rang, formando in tal modo un terrapieno che permetterà la facile esecuzione dei lavori di manutenzione. La spesa ammonterà a circa 10 milioni. Il canale dei Pescatori verrà conservato.

Come osserva *Rivista Marittima*, la Marina da guerra ha dei particolari diritti sulla Darsena Vecchia, dove si ormeggia buon numero delle sue unità, come pure al Petit Rang e al Grand Rang; sono state quindi necessarie lunghe trattative per conseguire questo accordo.

Riduzioni di tariffa sulle linee transatlantiche italiane.

Anche le Compagnie transatlantiche italiane, in vista degli accordi internazionali per i ribassi dei prezzi di passaggio Europa-Nord America, hanno deciso di applicare, con decorrenza immediata, la riduzione di circa il 20 per cento in tutte le classi, ad eccezione che per la terza comune, per la quale la riduzione è di circa il 10 per cento.

TURISMO

Quello che rende l'imposta di soggiorno o di cura in alcune stazioni costituite in Aziende Autonome.

La *Rivista delle Stazioni di Cura, Soggiorno e Turismo* riprende una questione già trattata altre volte, circa l'opposizione che da molte parti si vien facendo alle imposte speciali di soggiorno e di cura vigenti nelle Stazioni costituite in Aziende Autonome, per ricordare come i proventi di tali imposte sono gli unici che dànno i mezzi alle amministrazioni locali di organizzare, attrezzare e far conoscere la stazione stessa. Bisogna quindi andar cauti nel parlare di abolizione; poichè dopo ci si troverebbe davanti al dilemma: o lasciar morire per mancanza di mezzi tanta parte dell'organizzazione turistica e recettiva nazionale, oppure ricercare altri cespiti di entrata, i quali dovrebbero pur sempre gravare sul pubblico che affluisce alle Stazioni stesse. « L'imposta di soggiorno o di cura nelle Stazioni di Cura, Soggiorno e Turismo può anche abolirsi, a condizione però che venga ad essa contemporaneamente sostituito un diverso ma non meno efficace sistema tributario che consenta piena efficienza alla legge 15 aprile 1926, N. 765 ». Così conclude la Rivista, e per dimostrare l'entità del problema finanziario che l'imposta in discussione rappresenta, fa seguire i dati relativi al gettito dell'imposta in alcune Stazioni di Cura, Soggiorno e Turismo:

	Lire		Lire
Firenze	1.283.810	Stresa	118.362
Perugia	127.843	Alassio	275.757
Venezia	1.702.668	Celle Ligure	64.995
Abano	198.118	Finale Ligure	183.244
San Pellegrino	96.445	Rapallo	179.663
Bagni di Chianciano	97.911	San Remo	406.589
Fiuggi	281.081	Santa Margherita Ligure	180.410
Montecatini Terme	817.148	Varazze	209.860
Salsomaggiore	402.965	Abbazia	441.637
Casamicciola	114.609	Laurana	126.057
Castellammare di Stabia	109.484	Capri	134.561
Bellagio	87.013	Sorrento	104.895
Gardone	167.057	Taormina	252.107
Forte dei Marmi	213.168	Rimini	660.385
Pietrasanta	131.000	Courmayeur	94.667
Viareggio	625.495	Bolzano	291.876
Cattolica	176.585	Dobbiaco	83.257
Cesenatico	139.049	Merano	939.195
Grado	178.192	Renon	82.493
Riccione	435.291	Cortina d'Ampezzo	361.674

I dati stessi interessano anche perchè offrono un'idea dell'importanza del movimento tu-

ristico e di cura nelle Stazioni considerate. Alla stregua di tali dati, risulterebbe la seguente graduatoria: 1º Venezia, 2º Firenze, 3º Merano, 4º Montecatini Terme, 5º Rimini, 6º Viareggio, 7º Abbazia, 8º Riccione, 9º San Remo, 10º Salsomaggiore, 11º Cortina d'Ampezzo, 12º Bolzano, 13º Fiuggi, 14º Alassio, 15º Taormina, 16º Forte dei Marmi, 17º Varazze, 18º Abano, 19º Finale Ligure, 20º Santa Margherita, 21º Rapallo, 22º Grado, 23º Cattolica, 24º Gardone, 25º Capri.

Un concorso per le Osterie dei Colli Euganei.

Il Comitato Prov. del Turismo di Padova, ha pubblicato il bando di un *Concorso per le Osterie dei Colli Euganei*. Detto concorso ha per iscopo di creare un'attrezzatura sempre più adatta alle esigenze dell'ospitalità del turista, per quanto contenuta nei limiti di semplicità e nell'àmbito delle costumanze e della tradizione locale, ed è esteso ai Comuni della zona collinare Euganea, ammettendo due categorie di partecipanti: *a*) per esercizî migliorati con opere murarie (soffitti, ambienti nuovi, pavimenti, servizi igienici, ecc.); *b*) per ambienti sistemati (ossia migliorati, indipendentemente dalle opere murarie, nella decorazione, arredamento, insegne, giardinetti, pergolati, ecc.). I risultati del Concorso si avranno entro il mese corrente.

La linea automobilistica Nizza-Genova prolungata fino a Napoli.

Di concerto tra il Ministero delle Comunicazioni ed i competenti Enti turistici nazionali, in coincidenza con l'attuale servizio Nizza-Genova è stata inaugurata una nuova linea di gran turismo: Genova, Firenze, Roma, Cassino e Napoli e viceversa.

Il viaggio Nizza-Napoli viene compiuto in 4 giorni, con pernottamento a Genova, Firenze e Roma.

Corsi di cultura per stranieri.

In occasione dei Corsi di cultura e di lingua indetti a Ravenna, a Roma, a Faenza, a Siena, a Firenze, a Pisa, a Venezia ed a Varese dall'Istituto Interuniversitario Italiano, è concesso, a favore dei partecipanti stranieri, sia che provengano direttamente dall'estero, sia che già risiedano in Italia e dei partecipanti italiani residenti all'estero, l'applicazione della tariffa ridotta del 30 %.

I partecipanti saranno muniti dall'Istituto di un libretto contenente quattro scontrini dei quali il n. 1 utilizzabile per l'andata alla sede del Corso, il n. 2 da questa ad una qualsiasi stazione, il n. 3 ed il n. 4 da una ad un'altra qualsiasi stazione.

Validità degli scontrini:

per *Ravenna:*
1º scontrino dal 21 marzo al 4 maggio 1933;
gli altri tre dal 21 aprile al 4 giugno 1933;

per *Roma:*

Corso primaverile.

1º scontrino dal 7 aprile al 31 maggio 1933;
gli altri tre dal 7 maggio al 30 giugno 1933;

Corso estivo.

1º scontrino dal 6 giugno al 29 agosto 1933;
gli altri tre dal 6 luglio al 29 settembre 1933;

per *Faenza:*
1º scontrino dal 25 maggio al 9 luglio 1933;
gli altri tre dal 25 giugno al 9 agosto 1933;

per *Siena:*

Accademia musicale.

1º scontrino dal 3 giugno al 10 settembre 1933;
gli altri tre dal 3 luglio al 10 ottobre 1933;

Corso estivo.

1º scontrino dal 30 giugno al 17 settembre 1933;
gli altri dal 30 luglio al 17 ottobre 1933;

per *Firenze:*
1º scontrino dal 14 giugno al 28 agosto 1933;
gli altri tre dal 14 luglio al 28 settembre 1933;

per *Pisa:*
1º scontrino dal 20 luglio al 31 agosto 1933;
gli altri tre dal 20 agosto al 30 settembre 1933;

per *Venezia:*
1º scontrino dal 3 agosto al 30 settembre 1933;
gli altri tre dal 3 settembre al 30 ottobre 1933;

per *Varese:*
1º scontrino dal 3 agosto al 17 settembre 1933;
gli altri tre dal 17 ottobre 1933.

Verso ritiro degli scontrini si rilasceranno biglietti di corsa semplice con validità e fermate come i biglietti ordinari.

La riduzione non è applicabile alle traversate marittime.

Per la valorizzazione delle Grotte di S. Canziano.

I numerosissimi Soci che, in modo particolare, hanno seguito l'attività di Luigi Vittorio Bertarelli, ricorderanno con quanto fervore Egli si fosse dedicato, negli ultimi anni della sua esistenza, alla valorizzazione delle Grotte

di S. Canziano, le magnifiche e grandiosissime cavità naturali a pochi km. da Trieste. Restano fra l'altro a testimoniare questa passione, due suoi magistrali articoli, pubblicati ne *Le Vie d'Italia*, nei numeri di gennaio e febbraio 1924.

Bertarelli non ebbe la fortuna di veder realizzato quel suo sogno. Molte difficoltà, soprattutto materiali, ne ostacolarono successivamente la realizzazione; ma per fortuna ora si è nella fase risolutiva.

Come abbiamo avuto occasione di dire a pag. *91* del Notiziario del fascicolo di marzo u. s., un Comitato presieduto dal Presidente Generale del Club Alpino Italiano, S. E. Manaresi, e che ha come Vice Presidente l'Ing. Giuseppe Cobolli Gigli, Capo Console del Touring per Trieste, ha operato vigorosamente, ha raccolto fondi cospicui e per il prossimo giugno le Grotte di S. Canziano si presenteranno con accessi infinitamente più agevoli anche per il pubblico.

L'11 di aprile è stata una data di grande soddisfazione per gli speleologi triestini; in questo giorno venne infatti ultimata la galleria che unisce la Caverna di S. Canziano con la Grotta del Silenzio. Di questi importanti lavori diremo in uno dei prossimi numeri.

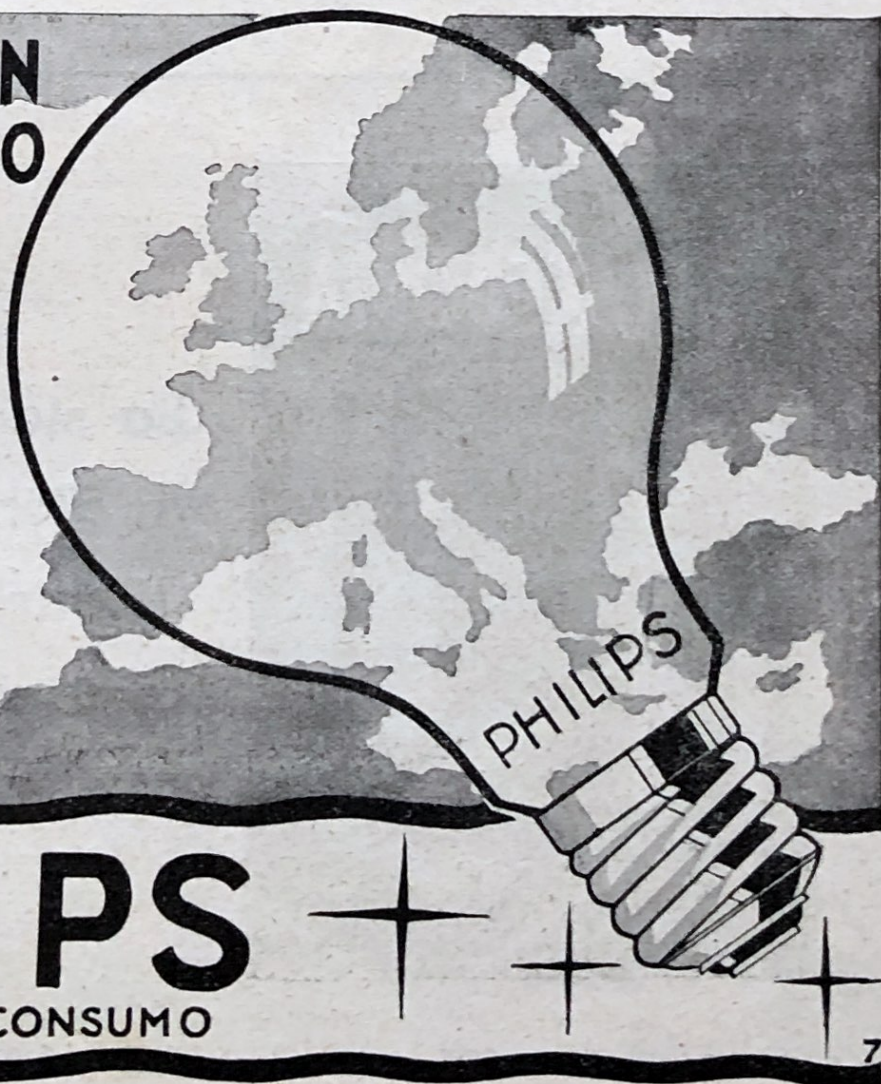
Accordo Italo-Germanico per il traffico turistico tedesco verso l'Italia.

In seguito alle trattative intercorse tra i Governi Italiano e Germanico è stato firmato l'8 marzo scorso, l'accordo (che è andato in vigore il 15 successivo), relativo al traffico turistico dalla Germania verso l'Italia, fino ad ora ostacolato dalle misure restrittive in materia di esportazione della valuta tedesca.

In base a tale accordo i viaggiatori tedeschi vengono autorizzati a portar seco, oltre i 200 marchi finora concessi, una somma supplementare di 500 marchi per persona, per ogni mese di calendario.

La somma di 200 marchi può essere esportata anche in banconote ed assegni bancari; le somme complementari invece dovranno essere esportate in lettere di credito, aperture di credito, buoni di albergo e buoni per viaggi a *forfait*.

Sono autorizzati alla emissione di lettere di credito ed aperture di credito: le banche tedesche alle quali è stata demandata la trattazione delle divise, il Mitteleuropäisches Reisebüro (M.E.R.) e le rappresentanze ufficiali delle Ferrovie Italiane dello Stato.

Se un viaggiatore desidera estendere la durata del suo soggiorno a diversi mesi, gli istituti suddetti sono autorizzati a rimettergli al principio di ogni nuovo mese, a valere sul mese stesso, oltre la somma di 200 marchi finora consentita, nuove lettere di credito, aperture di credito, buoni di albergo e buoni per viaggi a *forfait* fino all'ammontare di 500 marchi.

FERROVIE

Riduzioni per l'Anno Santo.

Nel precedente numero avevamo preavvisato che in occasione delle manifestazioni per l'Anno Santo sarebbero state accordate speciali facilitazioni e riduzioni di tariffa. Queste facilitazioni hanno avuto inizio il 25 marzo 1933 e dureranno fino al 2 aprile 1934. Data la loro lunga durata, riteniamo opportuno per i nostri lettori riassumere qui le principali norme, pur consigliando ad essi di completarle, ove ne avessero bisogno, assumendo maggiori informazioni di dettaglio presso le stazioni o le agenzie.

Si avverte che intanto, fino a nuova disposizione, continueranno ad essere in vigore le facilitazioni, egualmente per Roma, della *Mostra della Rivoluzione Fascista* (vedasi a pag. *194*). Quindi le due facilitazioni, quella della Mostra Fascista e quella dell'Anno Santo sono una indipendente dall'altra, e pertanto in relazione ciascuna ai diversi scopi di viaggio.

Per l'*Anno Santo* viene accordata:

a) applicazione del *metà prezzo* pei viaggi isolati;

b) applicazione della *tariffa ridotta del 70 %* pei viaggi delle comitive di almeno 25 persone.

I pellegrini, una volta giunti a Roma, possono beneficiare, inoltre, delle stesse riduzioni per recarsi a Torino, Milano, Venezia, Firenze, Napoli e Bari.

Per poter fruire delle riduzioni, i pellegrini debbono munirsi di uno speciale libretto, contenente 8 scontrini, da ritirare presso gli Uffici incaricati da Comitato per l'Anno Santo. Il libretto deve portare l'indicazione del nome e la firma del viaggiatore. Gli scontrini debbono essere riempiti dal viaggiatore di volta in volta.

a) Lo scontrino n. 1 serve per l'acquisto, periodo fino al 2 aprile 1934, di un biglietto valido per il viaggio di *andata* da qualsiasi stazione a Roma e per quello di *ritorno* da Roma o Torino o Milano o Venezia o Firenze o Napoli o Bari, alla stessa di inizio del viaggio di andata. Per i viaggiatori provenienti dall'estero, per i quali è ammesso di ritornare per transito diverso da quello di entrata, all'atto della richiesta del biglietto di andata-ritorno i viaggiatori debbono dichiarare da quale località intendono iniziare il *ritorno* e pagare anche l'importo del viaggio di *ritorno*.

b) Gli scontrini dal n. 2 al 7 valgono per l'acquisto, entro la validità del libretto, di biglietti di *corsa semplice* per viaggi fra Roma, Torino, Milano, Venezia, Firenze, Napoli e Bari.

c) Lo scontrino n. 8 vale, nei casi di pellegrinaggi in treni speciali, per il rilascio di un biglietto di andata-ritorno, a metà prezzo della tariffa ordinaria differenziale, per il viaggio di concentramento dalle stazioni distanti non oltre 100 chilometri da quella di origine o di transito del treno speciale.

Tale scontrino deve portare il visto del *Comitato locale* che organizza il pellegrinaggio.

Validità del libretto. — La validità del libretto a scontrini decorre dalle ore 0 del giorno successivo alla data indicata dal

timbro della stazione che rilascia il biglietto di andata-ritorno in base allo scontrino n. 1.

La validità è di:

a) giorni 10 se il viaggio ha inizio da una stazione distante da Roma non oltre 200 km.;

b) giorni 20 se ha inizio da una stazione distante da Roma oltre 200 km.;

c) giorni 30 se ha inizio da una stazione di confine (porto di mare o aeroporto doganale) e il viaggiatore *comprovi, mediante esibizione del passaporto, di provenire dall'estero.*

Sono da considerarsi stazioni di confine (o di porto di mare o di aeroporti doganali) quelle che servono le seguenti località: Ancona, Bardonecchia, Bari, Barletta, Bolzano, Breil, Brennero, Brindisi, Cagliari, Catania, Chiasso, Civitavecchia, Domodossola, Fiume, Fusinè, Genova, Iselle, Livorno, Luino, Messina, Milano, Modane, Napoli, Palermo, Piedicolle, Piena, Pino, Postumia, S. Candido, S. Dalmazzo di Tenda, Siracusa, Sondrio, Taranto, Tarvisio, Trapani, Trieste, Venezia, Ventimiglia.

Le agenzie all'estero dovranno timbrare il libretto e il biglietto con la data di presumibile entrata in Italia.

Proroga della validità del libretto. — La validità del libretto è prorogabile, *prima della scadenza*, di un massimo di altrettanti giorni verso pagamento del 2 % del prezzo del biglietto emesso in base allo scontrino n. 1 per ogni giorno di proroga, col minimo del 10 %.

La proroga non potrà estendersi oltre:

a) il 12 aprile 1934 per i biglietti validi 10 giorni;

b) oltre il 22 aprile 1934 per i biglietti validi 20 giorni;

c) oltre il 2 maggio 1934 per i biglietti validi 30 giorni.

Per i viaggi in servizio cumulativo ferroviario marittimo la percentuale dovuta per la proroga si calcola soltanto sul prezzo relativo al percorso ferroviario.

La proroga pel percorso marittimo dovrà essere chiesta alla competente agenzia di navigazione.

La traversata marittima di ritorno potrà essere effettuata entro il trentesimo giorno dall'acquisto del biglietto; la proroga relativa al percorso marittimo sarà necessaria, quindi, soltanto quando, con la proroga accordata pel percorso ferroviario si venisse ad oltrepassare tale termine.

Validità dei biglietti. — I biglietti emessi in base agli scontrini dal n. 1 al n. 7 hanno la stessa validità del libretto. Se la validità viene a scadere durante il viaggio, questo potrà essere continuato fino a destinazione, ma il viaggiatore perde la eventuale facoltà di effettuare fermate intermedie e di utilizzare altri scontrini.

I biglietti emessi in base allo scontrino n. 8 sono validi per l'*andata* nel giorno precedente la partenza del treno speciale e nel giorno della partenza e pel *ritorno* entro la validità del libretto.

Fermate intermedie:

a) Il biglietto di andata-ritorno rilasciato in base allo scontrino n. 1 per percorrenza complessiva di andata-ritorno, sino a 400 km. e quello rilasciato in base allo scontrino n. 8 non consentono fermate;

b) Il biglietto di andata-ritorno rilasciato in base allo scontrino n. 1 per una percorrenza complessiva superiore ai 400 km., dà diritto ad effettuare, entro la validità del libretto, e senza alcuna formalità oltre le fermate alle località designate come Santuari, eventualmente comprese nell'itinerario del biglietto, due fermate intermedie nell'andata e due nel ritorno;

c) I biglietti di corsa semplice rilasciati in base agli scontrini dal n. 2 al 7 per percorrenze sino a 200 km. non consentono fermate; quelli rilasciati per percorrenze superiori ai 200 km., consentono, entro la validità del libretto e senza alcuna formalità, oltre le fermate alle località designate come Santuari, eventualmente comprese nell'itinerario del biglietto, due altre fermate intermedie.

I biglietti rilasciati ai viaggiatori provenienti dall'estero dànno diritto ad effettuare fermate intermedie senza limite di numero e di durata e senza alcuna formalità.

Bollo del Comitato. — Per fruire degli scontrini dal n. 2 al n. 7, come pure per effettuare il viaggio di ritorno coi biglietti di andata-ritorno, rilasciati in base allo scontrino n. 1 e n. 8, e con quelli rilasciati dalle stazioni ferroviarie secondarie per la stazione di transito con la rete principale, deve risultare sul libretto il bollino del Comitato Centrale dell'Anno Santo il quale lo appone riscuotendo fino a nuovo avviso, le seguenti quote stabilite in relazione alla distanza, per la via più breve, per Roma dalla stazione dalla quale ha inizio il viaggio in base allo scontrino n. 1:

L. 3 per le stazioni distanti da Roma sino a 150 km.;
L. 12 per le stazioni distanti da 151 a 400 km.;
L. 20 per le stazioni distanti da 401 a 600 km.;
L. 25 per le stazioni distanti oltre 600 km.

Itinerari pei viaggiatori provenienti dall'estero. — I viaggiatori provenienti dall'estero possono effettuare il ritorno per una stazione diversa da quella di *entrata* in Italia. L'itinerario dovrà essere precisato all'atto dell'acquisto del biglietto di andata-ritorno.

In via eccezionale, ai pellegrini provenienti dall'estero via Chiasso, Iselle o Ventimiglia è data facoltà di passare da Torino nel viaggio per Roma.

Tassazione degli itinerari di andata-ritorno. — Gli itinerari dei viaggi di andata-ritorno in base agli scontrini n. 1 e 8 sono tassati come due viaggi di corsa semplice aventi ciascuno una percorrenza pari alla metà di quella complessiva.

Inizio del viaggio. — Il viaggio coi biglietti acquistati in base agli scontrini dal n. 1 al n. 7 può essere iniziato il giorno stesso dell'acquisto dei biglietti o nei giorni successivi entro la validità del libretto.

Prima dell'inizio del ritorno, i biglietti emessi in base agli scontrini n. 1 e n. 8 debbono essere fatti timbrare dalla stazione.

Ragazzi. — Pei viaggi dei ragazzi non è consentita nessuna ulteriore riduzione.

Viaggi dalla Sicilia e dalla Sardegna. — Ai viaggiatori in partenza dalla Sicilia che intendessero effettuare il viaggio per la via mista ferroviaria-marittima, e a quelli in partenza dalla Sardegna, debbono rilasciarsi in base allo scontrino n. 1, a scelta degli interessati, o biglietti valevoli esclusivamente per il percorso ferroviario (insulare e continentale cumulato) o valevoli per il percorso misto ferroviario marittimo, riscuotendo, per le traversate marittime, le seguenti quote già raddoppiate:

Palermo-Napoli: 1ª cl. L. 246,60; 2ª cl. L. 169,20; 3ª cl. L. 72;

Terranova I. B.-Civitavecchia: 1ª cl. L. 148,40; 2ª cl. L. 99,10; 3ª cl. L. 39,75.

Disposizioni particolari pei viaggi delle comitive.

Oltre al libretto a scontrini, le comitive dovranno essere munite di elenco nominativo dei viaggiatori, in duplice copia, da compilarsi su apposito modulo emesso dal Comitato.

Una delle copie dell'elenco verrà restituita, timbrata, al Capo della comitiva che dovrà conservarla durante il viaggio per esibirla a richiesta del personale ferroviario.

Se per il viaggio della comitiva si rendesse necessario l'aggiunta ai treni ordinari di apposito materiale, si potrà richiedere per ogni carrozza un deposito a garanzia di lire 130. Questo deposito è richiesto una sola volta all'inizio del viaggio.

Per l'effettuazione di treni speciali, l'importo per ogni treno non può essere inferiore a quello di 600 posti di 3ª classe, a riduzione del 70 % calcolato dall'origine del treno.

La domanda di effettuazione del treno speciale è da farsi su modulo fornito dal Comitato e deve pervenire all'Amministrazione ferroviaria almeno 15 giorni prima della data d'inizio del viaggio.

All'atto della richiesta del treno speciale deve essere versato l'importo di L. 200 per deposito cauzionale.

Il trasporto delle comitive, tanto con treni ordinari quanto speciali, può aver luogo solo in quanto lo consentano le esigenze del servizio ed è in facoltà dell'Amministrazione di sostituire con altri i treni ordinari domandati.

Le comitive composte di non oltre 100 persone sono, di regola, ammesse in tutti i treni, salvo le eccezioni contemplate nell'orario ufficiale.

Disposizioni comuni sia ai viaggiatori isolati sia ai viaggiatori in comitiva.

Speciali norme sono stabilite per quanto riguarda le regolarizzazioni e le irregolarità.

Così il passaggio in classe superiore è ammesso verso il pagamento della differenza fra i prezzi ridotti delle due classi per il viaggio di andata-ritorno o di corsa semplice risultante dal biglietto.

La mancanza del libretto a scontrini, come la mancanza del bollino del Comitato o del bollo della stazione da cui ha inizio il viaggio di ritorno, danno luogo a *speciali sanzioni* a carico del viaggiatore e pertanto *è di suo interesse evitare queste irregolarità* che si risolvono in pagamento di tasse e sovratasse a titolo di regolarizzazione e di penalità.

Con carattere di gravità, come per tutti i biglietti di andata-ritorno o che comunque abbiano caratteristica di biglietti nominali, è considerata la sostituzione di persona. Così chi viaggia servendosi di libretto o biglietto non proprio deve pagare il prezzo a tariffa ordinaria per tutto il percorso indicato sul biglietto più tre volte lo stesso importo a titolo di penalità, senza deduzione del prezzo già pagato. Il libretto e il biglietto in possesso del viaggiatore vengono sequestrati e annullati.

Riduzioni di viaggio, in corso o prossime.

PER ROMA: *Mostra della Rivoluzione Fascista.* — 70 per cento da tutte le stazioni del Regno (vedansi le istruzioni a pag. 15 del Notiziario di gennaio). *Rilascio dei biglietti di andata-ritorno* a tutto il 28 ottobre 1933 (XI).

PER MILANO: *Mostra della Triennale d'Arte.* — 50 per cento sui biglietti di andata-ritorno da tutte le stazioni della Rete *dal 6 maggio al 5 giugno;* 30 per cento dal 6 giugno al 31 agosto; 50 per cento dal 1 al 30 settembre. - Validità dei biglietti: 5 giorni per percorsi fino a 200 km.; 10 giorni per distanze superiori. Per i provenienti dall'estero, la durata di validità si estende a 30 giorni. — Visto obbligatorio del Comitato della Mostra, che percepisce L. 5 per i biglietti fino a 200 km., L. 10 per quelli di percorso superiore.

I viaggiatori provenienti dall'estero che comprovino tale loro qualità presentando il passaporto, godono inoltre di un'altra importante facilitazione, poichè possono ritirare un *carnet* con sei tagliandi, valevoli per sei viaggi di semplice andata a metà prezzo sull'ordinaria tariffa differenziale. Il primo, serve per recarsi dalla stazione di transito internazionale (via terra, via mare, via aerea) a Milano; il secondo permette di andare da Milano a una qualsiasi stazione della Rete; i quattro residui dànno modo di spostarsi a piacimento da una stazione ad un'altra. Il

primo tagliando è utilizzabile dal 1° maggio al 30 settembre; i cinque altri dal 6 maggio al 30 settembre, a condizione che il libretto rechi il visto del Comitato che ha il diritto di riscuotere la tassa prescritta.

PER GENOVA: *Manifestazioni del « Giugno Genovese »*. — 50 per cento sui biglietti di andata-ritorno da tutte le stazioni della Rete Statale. *Rilascio dei biglietti*, dal 1° giugno al 2 luglio. – Validità: 5 giorni, se emessi dalle stazioni della Liguria; 10 giorni, se emessi dalle altre stazioni della Rete.

PER TRIESTE: *Manifestazioni per il « Giugno Triestino »*. — 30 per cento sui biglietti di andata-ritorno da tutte le stazioni della Rete Statale dal 15 al 30 maggio; 50 per cento per tutto il mese di giugno. – Modalità di rilascio e durata dei biglietti, da stabilirsi.

Per la visita alle Grotte di Postumia. — 30 per cento dal 1° maggio al 31 luglio, e 50 per cento dal 1° agosto al 30 settembre, sui biglietti di andata-ritorno da tutte le stazioni della Rete. – Validità dei biglietti: 8 giorni per distanze fino a 600 km.; 10 giorni per distanze maggiori.

PER FIRENZE: *Manifestazioni per la « Primavera Fiorentina »*. — Da tutte le stazioni del Regno per Firenze: 50 per cento di riduzione dal 1° al 19 aprile; 70 per cento di riduzione dal 20 aprile al 21 maggio; 50 per cento di riduzione dal 21 maggio al 30 giugno.

PER NAPOLI: *Manifestazioni turistiche*. — Fino al 19 maggio incluso, riduzione del 30 per cento; 50 per cento dal 20 maggio al 24 giugno. La riduzione riprenderà poi dal 5 settembre e fino al 13 settembre, nella misura del 50 per cento e dal 14 settembre al 28 settembre nella misura del 30 per cento. (Vedere altre norme e riduzioni per via marittima, a pag. *133* del Notiziario di aprile).

Facilitazioni per i visitatori della Mostra della Rivoluzione in Roma. — 70 per cento sul prezzo dei biglietti di andata-ritorno Roma-Napoli. Rilascio dietro presentazione del biglietto della Mostra debitamente vistato dal Comitato. – Validità entro i limiti del biglietto per Roma.

PER LA SICILIA: *Manifestazioni per la « Primavera Siciliana »*. — 50 per cento da tutte le stazioni del Regno (Vedansi le istruzioni a pag. 47 del Notiziario di febbraio). *Rilascio dei biglietti di andata-ritorno* a tutto il 30 giugno.

PER RODI: 30 per cento da tutte le stazioni della Rete verso una stazione di porto di mare o aeroporto doganale, per tutta la

durata dell'anno. – Validità dei biglietti, giorni 60. (Vedere maggiori particolari a pag. *133* del Notiziario del fascicolo di aprile).

PER TRIPOLI: *Fiera Campionaria.* — Riduzione del 50 per cento, per l'andata e ritorno, delle Ferrovie dello Stato, della Compagnia di Navigazione *Tirrenia* (Flotte riunite Florio-Citra), della Società Anonima di Navigazione Aerea (S.A.N.A.) e della Società Anonima Nord-Africa di Navigazione Aerea, fino al 31 maggio 1933. (Vedere le norme di rilascio e di durata dei biglietti nel Notiziario del fascicolo di aprile a pag. *135*).

PER FERRARA: *Manifestazioni per il Centenario Ariostesco.* — 50 per cento da tutte le stazioni della Rete, dal 6 maggio al 31 ottobre. – Modalità di rilascio e durata dei biglietti: da stabilirsi.

PER FAENZA: *Corso d'Arte della Ceramica, per gli stranieri.* — 30 per cento dal 25 maggio al 9 agosto. – Il rilascio e l'uso di un *carnet* di 4 tagliandi a riduzione è regolato come per la Triennale di Milano (vedi a pagg. *194-5*).

PER GARDONE RIVIERA: *IV Concorso Internazionale Motonautico.* — 50 per cento di riduzione sui biglietti di andata-ritorno dal 5 al 28 maggio.

PER SALERNO, PESTO E VIETRI: *Primavera Salernitana.* — 50 per cento di riduzione sui biglietti di andata-ritorno dal 20 al 26 maggio; dal 5 al 12 luglio; dal 25 al 30 ottobre.

L'aumento della velocità sulle Ferrovie italiane.

Nel complesso di progressi compiuti dalle Ferrovie dello Stato in Regime fascista, particolare rilievo va dato alla accresciuta velocità raggiunta dai treni sulle più importanti linee di comunicazione.

Dal 1922 al 1932, i viaggi dei treni diretti sono stati ridotti da 13,30 ore a 11,10' sul percorso Torino-Roma; da 12,25' a 9,20' sul percorso Milano-Roma; da 4,25' a 2,40' sul percorso Roma-Napoli; da 17,40' a 13,35' sulla linea Roma-Reggio Calabria; da 2,36' a 1,44' sulla linea Milano-Torino; da 3,15' a 1,55' sulla linea Genova-Torino e da 3 a 1,55' sulla linea Milano-Genova.

L'aumento della velocità nei treni ha reso necessaria una notevole trasformazione nell'armamento di molte linee. E' stato infatti necessario allestire rotaie del peso da 40,3 a 50,6 chilogrammi per metro; armamento che consente di raggiungere velocità da 100 a 130 chilometri all'ora, a seconda del tracciato della linea. Si è dovuto pure provvedere alla sostituzione di numerosi vecchi ponti.

Altri notevoli progressi sono stati introdotti dalle Ferrovie dello Stato nel parco delle locomotive e dei vagoni.

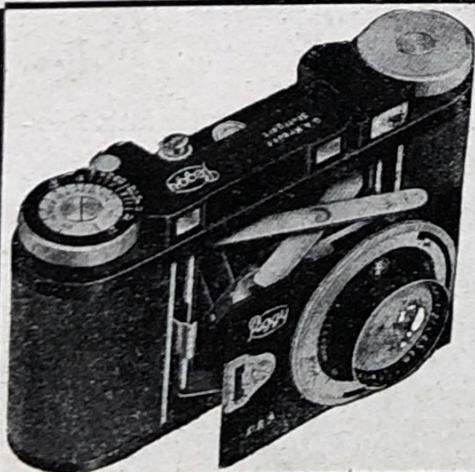
Locomotive elettriche delle FF. SS.

Alla fine del giugno 1922, le Ferrovie italiane di Stato possedevano soltanto 310 locomotive elettriche. Nel decennio 1922-1932 ne sono entrate in servizio altre 395 per un valore complessivo di 420 milioni di lire.

L'inaugurazione di una nuova linea ferroviaria jugoslava.

Alla fine del 1932, con l'inaugurazione del tronco Samsun-Sivas, è stata aperta al traffico la linea Haydar Pascià-Ankara-Kayseri-Sivas-Samsun.

I treni popolari italiani presi ad esempio in America.

Molti giornali Nord Americani, commentando con termini di viva ammirazione gli ottimi risultati forniti dai *treni popolari* italiani, propongono alle Autorità che le varie reti americane imitino l'esempio italiano, cominciando ad applicarlo alle linee dirette verso la Florida, dove sono situate le famose spiagge balneari americane (Palm Beach, ecc.).

SPORT

Automobilismo.

Il *Gran Premio di Tunisia* vide in lizza, per la prima volta nell'annata, gli assi italiani del volante, e per quanto l'astensione ufficiale della grande Casa milanese possa togliere qualche importanza alle manifestazioni automobilistiche del 1933, le appassionate masse guardano ai nostri guidatori come ai protagonisti di ogni battaglia. Da quando lo scomparso Brilli-Peri e Varzi parteciparono al Gran Premio di Tunisia, questa gara, che fino ad allora era passata quasi inosservata, assurse di colpo alla maggior fama. Dopo la vittoria di Brilli-Peri, per due volte consecutive vinse Varzi, al volante di una vettura francese. Quest'anno il successo fu nuovamente italiano al cento per cento, perchè vettura e pilota erano italiani: Alfa Romeo e Nuvolari. Il guidatore mantovano disponeva di un'Alfa Romeo con motore di oltre 2500 cc., un motore cioè modificato della « Scuderia Ferrari » la quale, con la sostituzione del blocco dei cilindri sul basamento del solito motore 2335 cc. del tipo costruito dalla Casa, potè realizzare un sensibile guadagno di cilindrata e quindi di potenza. Fatte le necessarie modifiche alle trasmissioni ed allo *chassis*, la vettura fu provata all'Autodromo di Monza e poscia imbarcata per l'Africa.

Il tempo non volle favorire la corsa. La lotta si delineò presto fra le due Alfa Romeo di Nuvolari e di Borzacchini e le Bugatti di Varzi e di Lehoux. Ma questi fu eliminato prestissimo per un grave incidente meccanico e al decimo giro anche Varzi era costretto al ritiro dalla rottura del differenziale. In tal guisa la vittoria era alla mercè dell'industria e dei guidatori italiani, i quali rallentarono sensibilmente la loro marcia per finire l'uno ad un metro dall'altro. Nuvolari vinse alla media di 134 km. 822 e per quanto non avesse battuto i *records* della gara, tuttora appartenenti a Varzi, pure egli dimostrò che, fin quando vi fu il pericolo, la sua macchina aveva intatte le possibilità maggiori.

Nella stessa corsa, Maserati intendeva collaudare la sua monoposto affidata a Sommer. Malauguratamente non lo permise una rottura dell'albero del magnete. I pochi giri che Sommer compì non poterono rivelare le doti di questa macchina che doveva essere la più veloce del lotto.

Il 2 dello scorso mese su un percorso di 200 km., snodantesi lungo le strade della Riviera ligure di Levante e che comprendeva le salite dei passi del Bocco, delle Cento Croci e del Bracco, si svolse la gara di regolarità *VI Coppa dei due Passi*. Una cinquantina di

concorrenti partecipò alla prova che ottenne un ottimo successo sportivo. I concorrenti iniziarono la loro gara da Piazza Verdi a Genova e la compirono a Chiavari. Le classifiche furono le seguenti:

Classifica Generale: 1° D'Amore (Bianchi S. 55); 2° Calcagno (Fiat-Balilla); 3° Dall'Orso (Ford 8 V.); 4° Costa (Fiat-Balilla).

Classifica Classe Prima: 1° Calcagno (Fiat-Balilla); 2° Costa (Fiat-Balilla).

Classe Seconda: 1° D'Amore (Bianchi S. 55); 2° Gusmondi (Fiat 514).

Classe Terza: 1° Dall'Orso (Ford 8 V.); 2° Serlupi (Fiat 522).

Classifica Signore: 1° Ratti (Fiat 514).

Intanto in questo mese si annunciano due grandi prove italiane: il *Gran Premio di Tripoli* e la *Targa Florio* che si svolgeranno alla distanza di una settimana l'una dall'altra. La prima trae quest'anno fama anche dall'esperimento della lotteria, congegnata come quella di Dublino, e la seconda si presenta vitalissima per la risonanza del suo invidiato passato.

Motociclismo.

Il *Raduno dei Centauri* dimostrerà al Duce tutta la potenza del motociclismo nazionale che si mobiliterà per il 24 corrente. Fin da oggi le iscrizioni si contano a migliaia e l'organizzazione ha assunto un aspetto veramente grandioso. Il R. M. C. I. ha tutto predisposto perchè la manifestazione riesca degna delle date che si vogliono commemorare e del significato che si è voluto attribuire a questa adunata di motori e di cuori. I motociclisti italiani daranno una prova della loro compattezza, della loro forza, della loro disciplina ed insieme del loro entusiasmo. E se si pensa che la Rosa d'Inverno raccolse, sotto la bufera di neve, oltre duemila partecipanti, non si dovrà stupire se le colonne che affluiranno a Roma saranno ben più numerose. Per quanto i motociclisti singoli e le squadre siano liberi, per raggiungere Roma, di percorrere le strade che riterranno più opportune, purchè tutti raggiungano le località di concentramento nei giorni e nelle ore fissate, pure il R. M. C. I. ha predisposto una serie di itinerari sui quali saranno stabiliti Comandi di tappa incaricati di curare l'organizzazione, a prezzi di eccezionale favore, dei servizi logistici di assistenza, rifornimento, ecc., per quei motociclisti che vorranno approfittarne. Gli itinerari fissati sono dodici e precisamente: il primo per Piemonte, Liguria e Sardegna; il secondo, il terzo e il quarto per Lombardia, Tre Venezie, Emilia, Toscana e Umbria; il quinto, il sesto e il settimo per Abruzzo e Marche; l'ottavo e il nono per Campania, Puglie, Lucania, Calabria, Sicilia e Colonie; il decimo per Sicilia e Colonie; l'undecimo per la Sardegna; il dodicesimo per Campania, Puglie, Lucania, Calabria, Sicilia, Colonie (Bengasi e Tripoli).

Motonautica.

Theo Rossi di Montelera battè in marzo a Gardone il *record* del mondo di velocità per *racers* della classe di 3 litri. La media segnata dal Montelera XII-B è stata di km. 105,916, superiore quindi a quella della classe dei sei litri. Lo scafo vittorioso è stato costruito nei cantieri Cinti e su di esso era stato istallato un motore Maserati 8 cilindri.

Con il nuovo *record* conquistato dal Rossi, sono sei i *records* mondiali che nel libro dello sport motonautico sono segnati con i colori italiani, e cioè quelli dei *racers* da litri 1, 3, 5, 6, 12. Uno solo rimane ai colori stranieri: quello assoluto dei *racers* senza limitazione, appartenente a Gar Wood.

La Consulta della Reale Federazione Italiana Motonautica ha deciso nella sua ultima riunione di istituire il *Gran Premio Internazionale delle Nazioni* che si effettuerà a Gardone durante il *IV Concorso motonautico internazionale del Garda* e precisamente nei giorni 24-28 maggio.

Ciclismo.

E' imminente la partenza dei corridori partecipanti al *21º Giro ciclistico d'Italia*, al quale gli organizzatori hanno voluto dare una impronta nuova con un sistema di classifica che tende a dar maggior movimento alla gara e incertezza dell'esito fin proprio al traguardo finale. L'esempio dell'anno scorso, in cui, dopo la tappa di Napoli, e fino a Milano nessuna modificazione avvenne fra i primi sette od otto classificati, deve aver consigliato agli organizzatori provvidenze atte ad eliminare un inconveniente che senza dubbio aveva nociuto alla bellezza della gara e, di conseguenza, all'interessamento delle masse.

Il Giro d'Italia si svolgerà dal 6 al 28 di questo mese su diciassette tappe per complessivi 3037 km. Gli arrivi sono stati fissati a Torino, Genova, Pisa, Firenze, Grosseto, Roma, Napoli, Foggia, Chieti, Ascoli Piceno, Riccione, Bologna, Ferrara, Udine, Bassano, Bolzano e Milano. Le tappe verranno per la maggior parte disputate in giornate consecutive; tuttavia un giorno di riposo è accordato dopo le tappe di Pisa, di Roma, di Foggia, di Ascoli Piceno, di Ferrara e di Bolzano. Il percorso è stato contenuto in limiti modesti e le tappe si aggirano da un minimo di 70 km. ad un massimo di 225 km., salvo l'ultima che è stata portata ad uno sviluppo di 288 km.

La novità maggiore, e forse la più interessante, sta appunto nel concetto di aver elevato le difficoltà della fatica finale. In tutte le maggiori corse a tappe, tanto in Italia quanto all'estero, si è sempre cercato di dare all'ultima tappa il significato di apoteosi alla gara e ai suoi protagonisti, ritenendo che, salvo incidenti, la classifica non dovesse più mutare. Per tale concezione corridori e masse quasi si disinteressavano dell'ultimo episodio, pre-

gustando gli uni la soddisfazione di aver superate le ripetute fatiche e le altre la gioia di salutare il probabilissimo, se non proprio sicuro vittorioso. Il percorso di 288 km. da Bolzano a Milano, con una incursione fino al Passo del Tonale che si eleva a 1864 metri, non solo contribuirà a movimentare la tappa, ma potrà modificare addirittura la classifica che si sarà formata nel corso delle sedici tappe precedenti, perchè dopo 2800 km. circa di corsa non tutti, anche fra i meglio classificati, saranno in condizione di salire la montagna con la stessa disposizione in cui si sarebbero trovati nelle prime giornate del Giro. Noi pensiamo che questa innovazione renderà l'ultima tappa arbitra del risultato.

Una seconda novità, che sarà certamente seguìta con molto interesse, è quella costituita dalla 13ª tappa da Bologna a Ferrara, di chilometraggio ridotto, ma che sarà compiuta non in linea, ma a partenze separate di tre minuti. Il meccanismo appare assai semplice, ma tuttavia gli organizzatori avranno certamente provveduto a stabilire su tutti i chilometri del breve tracciato una sorveglianza scrupolosa che elimini il pericolo dei congiungimenti dei corridori e di conseguenza l'allenamento e l'aiuto fra di essi. Non è neppur improbabile che alcuni segnino lo stesso tempo, ma ciò avrà solo importanza per l'assegnazione del premio. In tutti i modi questa tappa a cronometro darà un carattere alla brevissima Bologna-Ferrara e metterà in evidenza le doti di alcuni concorrenti in una gara dalle caratteristiche così diverse, da quelle che si disputano in linea.

Una innovazione che finora non si era ritenuto opportuno adottare nelle nostre corse è quella degli abbuoni in salita. Nel corso delle 17 tappe sono state designate quattro salite: una nella Pisa-Firenze, una nella Napoli-Foggia, una nella Udine-Bassano e l'ultima nella Bolzano-Milano, al termine delle quali e in ordine progressivo verranno assegnati ai primi tre che passeranno al termine della ascesa vantaggi varianti da 60'' al primo, 30'' al secondo, 15'' al terzo; da 90'' al primo, 60'' al secondo, 30'' al terzo; da 120'' al primo, da 90'' al secondo e da 60'' al terzo; da 180'' al primo, da 120'' al secondo e a 60'' al terzo.

Come l'anno scorso, saranno concessi abbuoni per gli arrivi, ma essi saranno concessi negli arrivi in volata in misura progressiva e in ragione del minor numero dei componenti il primo gruppo. Vale a dire 60'' al vincitore in volata, quali siano gli avversari battuti oltre un plotone di 10 uomini; 120'' al vincitore nel caso di arrivo in volata di non più di 10 concorrenti e infine 180'' al vincitore con netto distacco dagli avversari.

Queste che abbiamo elencate sono le novità e le modificazioni apportate alla formula della prova che sarà combattuta non soltanto dai migliori rappresentanti italiani ma anche da notevoli rappresentanti del ciclismo del Belgio, di Francia, di Germania e di Spagna.

La stagione delle maggiori corse su strada si era iniziata a marzo con la *Parigi-Nizza*, alla quale avevano partecipato anche alcuni concorrenti italiani, che nel corso delle sei tappe non ebbero tutti motivo di farsi notare. Il solo Camusso, piazzatosi sesto nella classifica dopo aver mostrato un risveglio nel corso della quinta tappa, vinceva l'ultima da Cannes a Nizza, sfoggiando sulla salita di La Turbie tutte le sue qualità di distinto arrampicatore.

La *Milano-Sanremo*, ventiseiesima della serie, ha battuto tutte le previsioni. Numero e qualità di iscritti, sufficiente intervento di concorrenti stranieri, entusiasmo di folle che per tutto il percorso fecero alà ai concorrenti, almeno un centinaio di automobili continuamente al seguito della gara. Anche il *record* della gara fu battuto e dai 34 all'ora del 1932, che parvero dare alla vittoria del giovane A. Bovet un significato particolare, si salì ai 36 km. del vincitore Guerra. Il vento favorevole fu in parte l'artefice di questo risultato che fece strabiliare spettatori e tecnici, ma a nulla avrebbe servito il vento, se i concorrenti non fossero stati animati dal desiderio di rendere veloce e combattuta la gara. Questa infatti non ebbe mai una pausa nel suo ritmo veloce e si svolse dalla partenza all'arrivo sempre sostenutissima.

La corsa così velocemente condotta, senza un attimo di respiro, mise in evidenza i diversi valori e dimostrò chiaramente come moltissimi concorrenti, anche fra i più quotati, non trovassero troppo gradito quel ritmo così sostenuto. Complessivamente i giovani non diedero una gran prova e furono ancora gli assi già affermati quelli che ebbero maggior continuità e più sicuro rendimento. Guerra vinse anche perchè la fortuna lo assistette, mentre essa si accanì contro Binda e contro Di Paco che avrebbero ben meritato di disputare la vittoria sul traguardo. Avremmo assistito ad un finale ancor più elettrizzante.

La prima prova del *Campionato ciclistico italiano* si svolse il 2 aprile in Sicilia sul « Circuito delle Due Provincie » con partenza ed arrivo da Messina. In una volata sostenutissima, condotta molto da lontano, il campione del mondo Alfredo Binda, prevalse di tutti superando di poco, ma nettamente, Learco Guerra, campione d'Italia e vincitore della Milano-Sanremo. L'esito della corsa siciliana fa deplorare ancor più l'incidente sopraggiunto a Binda pochi chilometri prima dell'epilogo della Milano-Sanremo, perchè se Binda fosse stato quel giorno con i primi, il finale della classicissima sarebbe stato ancor più brillante. Le due corse hanno messo su un unico piedestallo i due grandi assi italiani.

Pugilato.

Nello scorso marzo, e per la prima volta in Italia, ebbe luogo un *Campionato mondiale di pugilato*. Non è facile e comune in Europa poter organizzare un combattimento in cui il detentore del titolo di campione del mondo accetti di metterlo in palio. In questo momento, degli otto campioni del mondo delle otto categorie in cui si suddividono i limiti di peso, sei appartengono agli Stati Uniti e cioè: Al Brown (gallo), Freddie Miller (piuma),

Tony Canzoneri (leggero), Young Corbett, pseudonimo dell'italiano Raffaele Giordano (medio leggeri), Maxie Rosenbloom (medio massimi), Jack Sharkey (massimo). Il titolo dei pesi mosca appartiene all'inglese Jackie Brown e quello dei medi al francese Marcel Thil.

Questa situazione contribuisce a rendere difficile la disputa di combattimenti per il titolo mondiale in Europa, perchè generalmente gli americani non si spostano dal loro paese e perchè i detentori europei non trovano sempre avversari e organizzatori disposti ad accedere alle loro pretese. Doveva quindi esser considerata una fortunata avventura quella toccata al lombardo Bernasconi di combattere in patria per il titolo mondiale che Al Brown consentì a disputare al Palazzo dello Sport di Milano.

Fu peccato che l'italiano non abbia valutato l'importanza dell'occasione, che con quasi certezza mai più gli si ripresenterà, di raggiungere quella meta che è l'aspirazione massima di ogni pugilatore di classe. Il combattimento, che tanto interesse aveva suscitato, non fu bello, ed entrambi i pugilatori non fecero durante le dodici riprese una boxe nè bella nè chiara. Fu detto che Bernasconi non si trovasse in quel giorno nella pienezza dei suoi mezzi e che avesse dovuto interrompere proprio quattro giorni prima il suo lavoro per non cadere in un eccessivo super-allenamento; ma i critici e i tecnici gli rimproverarono la condotta passiva e la mancanza di ogni iniziativa. Fu affermato che la sua forma gli avrebbe potuto impedire di giungere al limite, ma la folla e la critica lo avrebbero meno crudelmente condannato se avesse perduto prima delle dodici riprese e avesse almeno tentato di battagliare con la convinzione di poter conquistare il titolo.

Attualmente vi sono due italiani che tendono alla conquista mondiale e cioè Primo Carnera e Anacleto Locatelli, il più forte peso leggero di Europa.

Nel corso della stessa riunione dell'incontro Al Brown-Bernasconi venne disputato il titolo di campione italiano dei pesi leggeri fra Saverio Turiello e Carlo Orlandi. La vittoria toccò a quest'ultimo, senza però che il verdetto dei giudici trovasse consenziente la massa. Nello stesso mese anche un altro titolo italiano era passato in diverse mani e cioè quello dei medio-massimi che il livornese Lenzi conquistò nel combattimento contro il detentore Emilio Bernasconi di Varese.

Calcio.

In occasione della partita contro la Svizzera, il massimo Campionato ha subìto una sosta alla prima domenica di aprile e questa pausa può consentire qualche piccolo bilancio, in attesa della ripresa che metterà definitivamente a posto le diverse posizioni. Lotta per le prime posizioni, lotta ancor più rabbiosa per sfuggire alla retrocessione.

All'ultima domenica di marzo la Juventus aveva superato un altro ostacolo fuori casa e cioè la combattiva Pro Patria di Busto. Anche il Bologna e l'Ambrosiana-Inter avevano battuto i loro avversari e perciò seguivano in seconda posizione con 32 punti pari. Ma Juventus conduceva con 5 punti di distacco, i quali sembrano sufficienti per una squadra così poderosa ed armonica a conservare la supremazia che essa detiene da 2 anni. Le classifiche a fine marzo erano le seguenti. *Divisione Nazionale A*: Juventus p. 37; Bologna e Ambrosiana Inter p. 32; Torino p. 29; Roma p. 28; Napoli p. 27; Milano p. 25; Fiorentina p. 24; Genova p. 23; Padova p. 22; Triestina p. 21; Palermo p. 20; Lazio e Pro Vercelli p. 19; Alessandria p. 16; Casale p. 14; Bari e Pro Patria p. 13. – *Divisione Nazionale B*: Livorno e Brescia p. 33; Modena p. 28; Novara e Spezia p. 26; Vigevanesi p. 25; Verona p. 23; Comense p. 22; Cremonese p. 21, Serenissima, Sampierdarena e Messina p. 18; Legnano p. 17; Atalanta e Cagliari p. 16; Pistoiese p. 15, Grion p. 13.

La partita che la squadra nazionale ha giuocato il 2 dello scorso mese a Ginevra, si è chiusa con la vittoria dell'Italia per 3 goals contro zero. Il merito di questo risultato va indubbiamente ai giocatori prescelti, ma non bisogna dimenticare l'autore di questo successo e cioè il nostro selezionatore, Comm. Pozzo, il quale da qualche anno presiede a questa non facile bisogna. Egli si è valso in gran parte dei reparti della Juventus, la squadra che signoreggia al comando del massimo Campionato. Infatti la squadra era così composta: Combi, Rosetta, Caligaris; Piziolo, Monti, Bertolini; Costantino, Meazza, Schiavio, Ferrari, Orsi. Contro questo formidabile schieramento l'undici svizzero non è esistito, ma se il risultato è stato così lusinghiero per i nostri colori non si deve menare eccessivo vanto, perchè l'avversario è ben al disotto, attualmente, al valore delle squadre che fra poco attendono la nostra nazionale. E' però di buon augurio l'inizio e il felice intuito del nostro Commissario Unico.

Anche a Novara la Svizzera B non ha avuto maggior fortuna, e la squadra dei cadetti italiani ha affermato la propria superiorità con un 5 a 0, che, come il risultato di Ginevra, non lascia adito ad alcuna riserva. Auguriamoci che prossimamente altre più emozionanti partite confermino l'attuale valore del calcio italiano.

Nel giorno stesso dell'incontro Italia-Svizzera si riunì a Ginevra il Comitato della F.I.F.A., la quale ha discusso alcuni particolari del Campionato del mondo che, come è noto, verrà disputato in Italia nel venturo anno. Su proposta italiana, la data del Campionato mondiale di calcio 1934-XII è stata fissata dal 6 al 15 maggio. Il sistema del torneo non era ancora stato determinato, ma l'Italia era stata invitata a preparare proposte da discutere in una riunione fissata a Parigi per gli ultimi giorni dello scorso mese. Al 2 aprile, 31 nazioni avevano chiesto di partecipare al Campionato mondiale.

STRADE

Una nuova arteria Milano-Chiavari per Valtrebbia e Val d'Aveto.

Recentemente il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici ha emesso parere favorevole alla costruzione del breve tronco di 9 chilometri di strada fra Boschi e Rezzoaglio in Val d'Aveto, affluente del Trebbia, ed in conseguenza il Ministero dei Lavori Pubblici ha all'uopo stanziato la somma di un milione e duecentomila lire; così che sta per realizzarsi una secolare aspirazione delle città di Chiavari e Piacenza, e per completarsi una nuova arteria che, per Piacenza, Bobbio, Marsaglia e Rezzoaglio, costituirà il più breve percorso fra Milano e la Riviera di Levante.

Dalla strada nazionale Piacenza-Genova si stacca a Marsaglia, ove il torrente Aveto affluisce nel Trebbia, una strada che, risalendo la Val d'Aveto, va fino a Boschi e si ferma. Da Chiavari parte una strada che, attraversata la cresta appenninica a Forcella presso Madonna della Neve, scende a Rezzoaglio nella stessa Valle d'Aveto e pure si ferma. Distanza per fondo valle fra Boschi e Rezzoaglio: km. 9.

Ora è questa lacuna, inverosimilmente durata tanto a lungo, che il Governo fascista con la sua provvida deliberazione ha stabilito di colmare; costituendo così, con la costruzione di un brevissimo tronco di strada fin qui inattuato, una nuova arteria Milano-Chiavari di circa 185 km. di percorso, la quale, oltre a portare evidentissimi vantaggi alle provincie più direttamente interessate, assume anche carattere veramente nazionale per ragioni di indole più generale e specialmente militare.

Il breve tratto è per buona parte in provincia di Genova e per una minore in quella di Piacenza. Ora le due provincie stanno trattando per la determinazione precisa del tracciato, che auguriamo il più rispondente possibile alle esigenze del traffico che non mancherà di istradarsi sulla nuova arteria e alle ancor più importanti esigenze militari.

Sappiamo anche che gli abitanti, lungo il brevissimo tratto della costruenda strada hanno stabilito, stile fascista, di dare gratuitamente tutto il terreno occorrente, le materie prime che sono sul posto, nonchè una grandissima quantità di giornate lavorative. Ed anche ciò è di buon augurio per l'avvenire della nuova importante via di comunicazione fra la valle padana e la riviera ligure.

Riduzione della tassa di transito sulla strada del Vesuvio.

La Ditta concessionaria dell'esercizio della strada automobilistica Vesuvio-Cratere dal versante di Boscotrecase, ha ridotto al prezzo unico di L. 5 i prezzi di transito che finora erano di L. 15 e L. 10.

Il I Convegno Nazionale della Strada in cemento.

Si è tenuto in Roma, tra il 29 marzo ed il 1° aprile, questo Convegno, promosso da un Comitato costituito dall'On. Pesenti Presidente della Federazione Nazionale Fascista Industria Cemento, dall'On. Del Bufalo, Segretario del Sindacato Nazionale Fascista Ingegneri, dall'On. Parisio, R. Commissario al R.A.C.I., e dal Prof. Bognetti Presidente del T.C.I. Che il tema del Convegno fosse di grande interesse ed attualità fu dimostrato dal gran numero dei Congressisti, oltre 500, dall'importanza delle relazioni presentate, dalle vive discussioni cui diedero luogo.

Vi prese notevole parte l'Istituto Sperimentale Stradale del T.C.I. e del R.A.C.I. presentando una relazione intorno ai lavori sperimentali in corso presso il detto Istituto riguardo alle pavimentazioni cementizie.

L'unico « Ordine del Giorno » votato e riassunto dei lavori del Convegno ricorda, accanto alle benemerenze dell'Azienda Autonoma Statale della Strada pel progresso della tecnica di queste pavimentazioni, anche l'opera parallela del nostro Istituto.

A complemento del Convegno si effettuarono interessanti visite a lavori di pavimentazioni lungo strade del Governatorato di Roma e lungo le Strade Statali Aurelia, Appia, Casilina, nonchè alle Cementerie di Civitavecchia e di Segni. Saranno prossimamente pubblicati, a cura della Federazione Nazionale Fascista Industria Cemento (Lungo Tevere in Augusta, 3, Roma) gli Atti di questo Convegno.

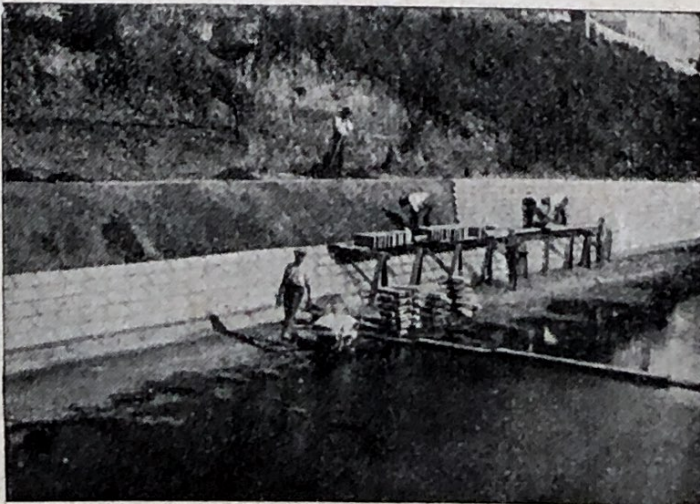
Strade in cemento in uso da quarant'anni.

Nella città di Bellefontaine nell'Ohio (Stati Uniti) sono tuttora in esercizio quattro vie urbane pavimentate in calcestruzzo di cemento ed aventi una superficie complessiva di circa 7000 mq.

Le strade, sistemate così negli anni 1892 e 1893, sono coperte di lastre di calcestruzzo di cemento dello spessore di 15 cm., dei quali 10 di strato portante e 5 di strato d'usura. Il quantitativo di cemento era di circa 350 kg. per metro cubo di calcestruzzo in opera. Queste quattro pavimentazioni, eseguite interamente a mano e con impasti ricchi e ben manipolati, costarono in ragione di 47 lire per mq. Tali strade sono tuttora in esercizio e in ottimo stato di conservazione.

Una nuova lampada elettrica per l'illuminazione delle strade.

Revue Automobile riferisce sugli ottimi risultati dati, in recentissimi esperimenti, da un nuovo tipo di lampada elettrica, la quale si presta particolarmente per la illuminazione delle strade automobilistiche e delle vie delle città.

Questa nuova lampada è formata da un tubo riempito di una miscela di neon e di vapori di sodio, nel quale tubo si produce una scarica a bassa tensione fra un catodo e uno o più anodi. A quanto si riferisce, il rendimento luminoso di questa lampada sarebbe straordinariamente elevato, raggiungendo dalle 500 alle 600 candele ogni 100 watts. Il tubo attivo nel quale avviene la scarica è chiuso in una ampolla di vetro a doppia parete e fra queste pareti si fa il vuoto. La temperatura generata dalla scarica può raggiungere da 200 a 300 gradi e questo basta a dare ai vapori di sodio una pressione sufficiente per il funzionamento. La luce formantesi è di color giallo aranciato e quasi monocromatica. Essa ha la proprietà di dare una acuità visuale eccezionalmente grande, come si è potuto verificare in una esperienza effettuata sopra un tratto di strada lungo 1600 metri. Le lampade, che vi erano state disposte all'altezza di 8 metri dal suolo e alla distanza di 25 metri l'una dall'altra, davano una eccellente visibilità. L'occhio del guidatore si trova, per così dire, attirato verso la strada e non è abbagliato, di guisa che sul tratto sperimentato si è potuto circolare senza pericolo, con tutti i fari spenti, alla velocità di 100 km. all'ora. Pare quindi che questo nuovo sistema di illuminazione possa costituire una pratica soluzione per la circolazione notturna nelle vie di grande traffico.

Il riordinato Museo di Murano.

L'Isola di Murano, che fino a non molti anni or sono costituiva Comune a sè, venne incorporata nel dopoguerra a quello di Venezia; e fu lodevole sollecitudine della nuova Amministrazione di dare alle raccolte municipali isolane e alla nobile, ma abbandonata sede che le accoglieva — il Palazzo Giustinian — un assetto più degno; ciò per opera di Nino Barbantini e di Giulio Lorenzetti.

Al pianterreno sono esposti sarcofaghi, croci, vari ragguardevoli esempi di arte bizantina-ravennate, viere da pozzo, frammenti decorativi formanti tutt'assieme un piccolo, ma compendioso museo lapidario; al piano nobile è disposta la vera e propria raccolta dei cimeli e dei modelli vetrarî creati dal genio e dalla gentilezza dell'arte per la quale l'Isola di Murano acquistò gloria e ricchezza attraverso i secoli; ma occorre dire che a quanto già il Museo vetrario, ivi fondato nel 1861 dall'abate Zanetti (e dall'Urbani di poi aumentato) possedeva, sono stati aggiunti ora anche i vetri che prima si ammiravano al Museo Correr a Venezia.

Così dall'avvenuto riordinamento del prezioso materiale e dalla sua sagace disposizione in nuove razionali vetrine, il visitatore è tratto a contemplare oggi col più vivo piacere i magnifici vetri soffiati dei secoli XI e XVI esposti nel grande salone d'onore, oggetti lievi come se fossero aerei: piatti a largo margine, bicchieri, coppe, bocce, ampolle, vasi, secchielli, reliquiari, candelabri, taluni trasparenti, altri lavorati a reticello, a filagrana o a «retortoli». E con non minore diletto, dal salone maggiore l'incuriosito turista o il raffinato intenditore d'arte possono passare alle sale seguenti, dove figurano i vetri Muranesi influenzati dal Barocco; e quelli famosi del Brati (sec. XVIII), incisi alla «rotina»; e quelli con decorazione dorata a fuoco, le cineserie, le trine, i rabeschi, ecc. In altre sale ancora, ecco i vetri della Famiglia Brussa, colorati a smalto, con vivaci scene effigiate su fiasche e bicchieri; poi i vetri «lattimi»; poi ancora, lampadari, specchi, cornici e tutte le applicazioni artistiche del genere prodotte a Murano nella seconda metà del secolo scorso.

A fianco della mostra muranese, quasi a dimostrare i rapporti dell'arte nostrana con quella straniera, stanno interessanti raccolte di vetri spagnoli e boemi; in una luminosa saletta figurano infine finissimi, preziosi esemplari dell'arte vetraria egizia e romana.

Il vasto Palazzo Giustinian, però, come ha fatto posto a pianterreno ad un museo lapidario, così ha raccolto nella sala superiore terminale anche arazzi fiamminghi di grandissimo pregio (provenienti dalla soppressa Chiesa degli Angeli), l'antico Statuto alluminato della Città, il libro d'oro della nobiltà, le matricole della corporazione dei vetrai, ecc. Tutta la storia della città lagunare è condensata qui, in questi e in altri essenziali cimeli. Per vivificare infine tanta fioritura d'arte e di storia, i riordinatori vollero adunare sulle pareti delle sale anche insigni esempi dell'arte pittorica del luogo, che vanta nomi come quello dei Vivarini.

Quanto prima, il Museo Muranese verrà completato con la esposizione dei prodotti del dopoguerra, espressione delle nuove tendenze artistiche, di cui (auspice il pittore Zecchin), il Cappellin, il Venini e il Martinuzzi si sono resi interpreti felici.

TRA I LIBRI

U. e A. CESARANO. – *Verso Roma con l'Apostolo delle Genti.* – Milano, Mondadori, 1932. Pag. XV-340, con dieci tavole fuori testo: L. 24.

Il viaggio che San Paolo fece da Cesarea a Roma per interporre appello contro il governatore della Giudea (ben più alti fini dovevano essere riposti nella presaga mente dell'Apostolo) è, pur nella sobria narrazione degli Atti, ricco di interessanti notizie. Ma quel racconto consente a chi lo esamini con adeguata preparazione, più larghi sviluppi. Così recentemente Pericle Ducati ha cercato sulle sue indicazioni, tracce ancor visibili in Malta del soggiorno che vi fecero i naufraghi scampati miracolosamente a una furiosa tempesta. Con più largo disegno due ufficiali della nostra Marina, i fratelli Cesarano, capitano di vascello l'uno, tenente colonnello medico l'altro, con diligenza e competenza veramente esimie, ricostruirono nei suoi particolari quella lunga e fortunosa navigazione, precisandone la rotta e gli approdi, e illustrandoli con nitide carte. Ma essi non si contentarono di farne un'esegesi dottrinale: bensì la vivificarono drammatizzandola, come già altri scrittori, di periodi o di grandiosi fatti dei primi secoli del Cristianesimo. E chi ricorda la fortuna della «Fabiola», del «Quo-Vadis», del «Ben-Hur» e via dicendo, non può che presagirne altrettanta a questo attraente e meditato volume.

ANGELO PICCIOLI. – *La porta magica del Sahara. – Itinerario Tripoli-Gadames.* – Libreria Editrice Minerva, Tripoli. S. a.

A questo libro, meraviglioso per la ricchezza ed eleganza della veste tipografica, vivace e interessante nel testo, superbo nelle illustrazioni fu assegnata con voto unanime della Giuria la Medaglia d'Oro destinata dai Sindacati Fascisti Autori e Scrittori del Lazio al «più bel libro del 1931». Non conosciamo quali fossero le opere concorrenti, ma riteniamo che difficilmente si sarebbe potuto trovarne una che togliesse a questa il vanto del primato.

ORAZIO MARUCCHI. – *Guida Archeologica della città di Palestrina, l'antica Preneste.* – Edizioni Enzo Pinci, Roma, 1932-X, pag. 180, con molte illustrazioni.

Una di quelle opere che un tempo si dicevano « indispensabili al visitatore ». Stampata la prima volta nel 1885 e una seconda nel 1912, esce ora aggiornata, ben s'intende, e nello stesso tempo più snella e più pratica, quando l'illustre Autore ha chiuso l'operosa esistenza, e per cura di Giulio Sbardella, lo storico di Palestrina. Il titolo del volume non è del tutto esatto, chè, oltre lo studio del tempio celeberrimo, cioè della parte strettamente archeologica, vi si tratta con ampiezza dei monumenti medioevali e moderni. Guida completa dunque, in dignitosa veste, ricca di illustrazioni, di grafici, di piante, di ricostruzioni che aiutano mirabilmente la non agevole visita del turista.

I Cataloghi e le Conferenze di « Arte, Luce, Parola ». – Opera Proiezioni Luminose. Casa Editrice S. Lega Eucaristica, Milano, Via Guerrazzi, 7. s. a.

Siamo stati incerti se parlare di questi Cataloghi nella rubrica bibliografica, oppure in quella dedicata all'Arte, al Turismo o ad argomenti varii. Ma ci è parso indifferente dove parlarne, pur che se ne parlasse: perchè pensiamo che a diffondere la notizia di questa collezione si può render servizio a molti. In due parole, basta dire che da anni, infaticabilmente, l'Ente *Arte, Luce, Parola* va raccogliendo delle serie di diapositive, e le dà a prestito, per tenue mercede, a quanti gliele richiedono, e ne pubblica in continuazione i cataloghi. A quest'ora nei suoi archivi le diapositive sorpassano il numero di centomila, raggruppate in tredici categorie: Religione, Agiografia, Morale, Sociologia, Biografia, Scienze naturali, Agronomia, Scienze mediche, Industria, Commercio, Geografia, Arte, Letteratura. Ogni categoria si suddivide in serie: la più numerosa (Geografia) ne conta 98: e poco meno quella dell'Arte. Ogni serie poi consta di un numero diseguale di soggetti: quello della Palestina ne ha 942; dell'Egitto 403; della Libia 610; del Brasile 355. Alle Scienze naturali sono dedicate 61 serie: quella dei Vulcani comprende 276 soggetti e 250 quella delle Miniere. Sono dati tolti qua e là, tanto per dare delle idee approssimative della ricchezza di questa collezione. Tutt'insieme i cataloghi formano un volume di ben più che un migliaio di pagine e di fitta composizione.

I cataloghi delle serie di diapositive: ma ci sono anche quelli delle Conferenze. Com'è facile comprendere, là le diapositive non sono soltanto elencate in serie, per soggetto: ma rispondono a un concetto organico, che si concreta in un testo illustrativo. La Società dà a prestito testo e illustrazioni.

Infine una terza silloge, con un intento tutto particolare, di alto interesse sociale e demografico: le Conferenze di propaganda antitubercolare, particolarmente destinate al corso elementare superiore (4ª e 5ª classe) e ai corsi di avviamento al lavoro.

Tutt'insieme un'opera colossale, nella quale il Touring riconosce, per la parte che lo riguarda, un magnifico strumento di cultura: tanto più perchè i testi delle Conferenze furono commessi a persone di provata competenza.

DIONIGI SCANO. – *Chiese medioevali di Sardegna.* – Edizioni della « Fondazione il Nuraghe », Cagliari.

Brevi considerazioni generali sull'architettura medioevale in Sardegna precedono le 49 tavole unite al volume. L'A. si sofferma sulle chiese sarde dall'XI-XIV sec., tutte di carattere romanico-pisano, esaminandone la pianta, il materiale di costruzione e la decorazione. Giunge così a suddividerle in tre gruppi, rispondenti a tre periodi successivi di costruzione, stilisticamente caratterizzati, il più arcaico (XI - 1ª metà del XII sec.), dal predominio nei paramenti degli elementi costruttivi più essenziali: portale, bifore o trifore, rosoni, archetti pensili; il secondo gruppo (1ª metà del XII - 2ª metà del XIII sec.), dal maggior valore dato a elementi decorativi: false logge, archetti sostenuti da colonnine o pilastrini; il terzo (fine XIII - metà del XIV sec.) dalla impostazione sulle sobrie linee romaniche di motivi gotici. Buono il materiale illustrativo.

Ten. Col. di S. M. PAOLO BERARDI. – *Note riepilogative sugli avvenimenti militari della guerra mondiale.* – Pag. 198 con Atlante di 24 schizzi a colori, in busta a parte. Torino, Tipografia Editrice E. Schioppo: L. 35.

Il volume narra gli avvenimenti che si svolsero sulla fronte franco-belga, ma l'Autore esprime l'intendimento e la speranza di pubblicare altri volumi riguardanti le fronti balcaniche, russa, italiana e turche.

L'interesse della materia, esposta in chiara e rapida sintesi, la logica ripartizione degli avvenimenti, la ricchezza degli schemi e degli schizzi che l'accompagnano, ci fa esprimere il voto che questa speranza possa presto mutarsi in un fatto compiuto.

P. ROMANELLI e M. BERNARDINI. – *Il Museo Castromediano di Lecce.* – Pag. 117, Libreria dello Stato, Roma, 1932-XI.

Il volumetto fa parte della collezione « Le Guide dei Musei e Gallerie d'Italia » curata dalla Direzione Generale delle Belle Arti, e commenta scrupolosamente il vario materiale archeologico e il poco d'Arte medioevale e moderna raccolto nel Museo. E' corredato di qualche tavola e molte illustrazioni.

PIETRO SANTINI. – *Loro Piceno.* – Macerata, Unione Tip. Operaia, 1932-XI, pag. 46.

Una trattazione completa e bene ordinata (vi sono perfino gli stornelli locali), quale desidereremmo vedere per ogni centro italiano. A proposito della tavola di Vittorio Crivelli che sino alla fine del '700 stava nella priorale di S. Maria, si sarebbe potuto aggiungere che essa fu commessa all'artista il 18 giugno 1481 con la retribuzione di 60 ducati d'oro veneti; era quindi una delle prime opere, se non la prima, del pittore veneziano nelle Marche.

NICOLAS D. EGHINITIS. – *Etudes sur le tourisme.* – Atene, 1932, pag. 116.

E' una raccolta di articoli di soggetto turistico pubblicati su giornali e specialmente sulla Rivista del Touring e Automobile Club di Grecia « Turistikí Hellàs », con prefazione del Prof. A. Mariotti, Direttore Generale dell'E.N.I.T. L'interessante volume di questo studioso dei problemi turistici, è nella varietà degli argomenti trattati, una dimostrazione di più della vastità, della molteplicità di aspetti e dell'importanza sociale ed economica del fenomeno turistico.

RAIMONDO CASTA RASPI. – *Cagliari.* – Edizioni della « Fondazione il Nuraghe », Cagliari.

Succinta illustrazione della città nella sua storia, nei suoi monumenti, nel suo aspetto moderno. Numerose fotografie e una nota bibliografica.

GEORGES LANG. – *Agenda-Almanach du Touring Club de France 1933.* – Parigi, 1933, pag. 416, illustrato: Frs. 12.

E' un'agenda intercalata di novelle e di articoli di varietà turistiche, illustrazioni di regioni, località, monumenti e rallegrata da gustose caricature di soggetto turistico. Piacevole e interessante lettura.

LUIGI PASCALE. – *L'antica e la nuova Siponto.* – Ed. Conti, Firenze, pag. 418, 19 ill.: L. 10.

E' un'accurata storia della Repubblica sipontina e della Città di Manfredonia, dall'anno 694 a. C., all'anno 1700.

VINCENT PASCHETTA. – *Guide des Alpes-Maritimes. IV – Environs de Beuil.* – Edita a cura della Sez. di Nizza del C.A.F., pag. 114: Fr. 10.

E' un'ottima guida sciistica della zona intorno a Boglio, nella Valle del Cians, affluente del Varo, la più adatta a questo sport di tutto il Nizzardo. Numerosi e chiari schizzi, pratiche descrizioni di itinerari, buoni cenni orografici e panoramici.

VINCENT PASCHETTA. – *Environs de St. Martin-Vésubie. Topo-guides.* – Edita dalla Sez. di Nizza del C.A.F.

Comprende alcuni itinerari di escursioni e di ascensioni in partenza da S. Martino Lantosca, corredata da utilissimi schizzi.

Atti del II Congresso Internazionale del Carbonio Carburante.

Sono usciti in questi giorni gli atti del II Congresso Internazionale del Carbonio Carburante, organizzato come è noto dal nostro Sodalizio sotto gli auspici del Consiglio Nazionale delle Ricerche.

Il volume consta di 335 pagine di fitta composizione e contiene N. 49 rapporti, illustrati da 56 figure e da una cinquantina di tabelle. Esso è vendibile presso il nostro Sodalizio al prezzo di **L. 25** per copia.

Il Bollettino ufficiale del Comitato Internazionale permanente del Carbonio Carburante.

E' uscito il primo numero di questa interessante pubblicazione periodica trimestrale edita a cura del C.I.P.C.C. e contenente, oltre al resoconto del Congresso di Milano, anche i rapporti dei delegati belgi, cinesi, francesi, germanici, italiani, olandesi e portoghesi, sullo stato del problema del carbonio carburante nelle rispettive Nazioni. Il primo fascicolo contiene inoltre lo Statuto e l'elenco ufficiale dei membri di detto Comitato (Comitato nel cui Consiglio direttivo il nostro Sodalizio è rappresentato).

Si è infine iniziata col numero suddetto la bibliografia internazionale sul carbonio carburante e sui combustibili sussidiari in genere, bibliografia nel quale l'Italia ha una parte predominante, con oltre 260 lavori. Il secondo numero uscirà nel giugno c. a.

VON GEORGE HASE. – *La vittoria tedesca allo Skagerrak* (Traduzione a cura Ufficio Storico R. Marina, del capitano di vascello Wladimiro Pini). Livorno, R. Accademia Navale, 1932: L. 10 (ai Soci del Touring: L. 7).

MASSIMO SALVADORI. – *La penetrazione demografica europea in Africa.* – Pag. 128. Ed. Bocca, Torino, 1932-X: L. 7.

ISTITUTO NAZIONALE DI GENETICA PER LA CEREALICOLTURA IN ROMA. – *Origini, sviluppi, lavori e risultati.* – Roma, 1932-X. Decennale della Marcia su Roma.

Prof. Dott. ADOLFO BANTI. – *I funghi, come si riconoscono.* – La coltivazione dell'agarico. – Roma, Federazione Italiana Consorzi Agrari.

GIUSEPPE SEGRE. – *S. Maria del Taro.* – Notizie storico-turistiche. Chiavari, 1932.

MARIA MASCHERPA. – *Edoardo Calandra.* – Milano, S. A. Dante Alighieri. Pag. 350: L. 15.

A. V. PELLEGRINESCHI. – *Mozambico, Africa Orientale portoghese.* – Monografia N. 7 della Camera di Commercio Italo-Africana, Genova.

P. G. TASSIS. – *I motti araldici dei Reggimenti e dei Corpi del Regio Esercito e di speciali reparti della M.V.S.N.* – Bologna, Rassegna dei Combattenti, 1932.

LUIGI PASCALE. – *Il dialetto Manfredoniano.* – Ed. Conti, Firenze, Vol. 2°: L. 5.

Ing. LUIGI RAITANI. – *Il Duomo di Cerignola.* – Milano, Ed. Vallardi, 1932.

Statistica dei Soci al 31 marzo 1933-XI.

Soci annuali che avevano rinnovato la quota al 31 marzo 1933		N. 141 830
Soci annuali per il 1933 iscritti alla stessa data		» 10 853
Soci Vitalizi iscritti al 31 dicembre 1932	N. 211 073	
Soci Vitalizi iscritti dal 1° gennaio al 31 marzo 1933	» 3 234	
Soci Vitalizi in corso di pagamento rateale al 31 marzo 1933	» 9 729	
		» 224 036
Totale Soci		N. 376 719
Presumibili rinnovi Soci annuali gia iscritti nel 1932 che non pagarono ancora la quota del 1933 e presumibili nuove iscrizioni		» 29 000
Totale Soci		N. 405 719

Direzione e Amministrazione:
TOURING CLUB ITALIANO - Milano, Corso Italia, 10.

Condirettore responsabile:
Prof. GIOVANNI BOGNETTI

Stampa: *Testo:* Società Grafica G. Modiano - Milano, Corso XXVIII Ottobre, 100.
Notizie ed Echi e Pubblicità: Capriolo & Massimino - Milano, Via Carlo Poma, 7

SOCIETÀ GRAFICA G. MODIANO - MILANO

PREZZO L. 1,80